A ESTRADA DE FERRO DE SOBRAL

ANDRÉ FROTA DE OLIVEIRA

.31
e
2933

MAGNÍFICO TRABALHO!

Ao lermos este livro fazemos ma deliciosa viagem que se inicia os idos de 1877 e, rapidamente, ercorremos 100 anos do mais ignificativo capítulo da História earense. O caminho pelo qual o Autor nos conduz passa por rechos melancólicos, onde se vê a lura realidade do sertão do Ceará em periodos de seca; mas, já em outros, nos permite visões que nos enchem os olhos de orgulho e respeito.

ANDRÉ LUÍS FROTA DE OLIVEIRA edita o primeiro trabalho completo sobre a Estrada de Ferro de Sobral. É assombrosa a quantidade de dados aqui apresentada; sei que é o resultado de exaustivo trabalho de pesquisa realizado ininterruptamente ao longo de vários anos. Franco e minucioso, o Autor consegue passar paralelamente à comovente história da idealização, construção e utilização da Estrada de Ferro de Sobral, uma vigorosa denúncia do irreparável mal que se constituiu a desativação e posterior destruição dessa ferrovia.

A obra é íntegra e verdadeira, não precisa retoque nem lapidação, só merecendo elogios. Por ter

A ESTRADA DE FERRO DE SOBRAL

ANDRÉ FROTA OLIVEIRA

Oliveira, André Frota de.
A estrada de ferro de Sobral

0000008838

A ESTRADA DE FERRO DE SOBRAL

Fortaleza

1994

P. M. F
BIBLIOTECA P MUNICIPAL
DOLOR BARREIRA
REG. 1360 2002

981/048f

CE
981
048f

CE
981.31
048e
ex:1

BIBLIOTECA MUNICIPAL
Dolon Barreira
REGISTRO: 2838
25 / 01 / 2012

A meu primo

ELIEZER OLIVEIRA DE ARRUDA COELHO FILHO,

sem cujo apoio este livro não teria sido publicado,
em testemunho de gratidão e extremado apreço.

BIBLIOTECA MUNICIPAL
Dotor Barreira
Av. da Universidade, 2572 · Benfica

EX^MO. SR. ELIEZER OLIVEIRA DE ARRUDA COELHO FILHO
M.D. PREFEITO MUNICIPAL DE GRANJA

Copyright © ANDRÉ FROTA OLIVEIRA
Direitos reservados ao autor

Capa: Mário Guerra Roque
Impresso no Brasil / Printed in Brazil

Composto e Impresso na
EXPRESSÃO GRÁFICA E EDITORA LTDA.
Rua Costa Barros, 1511 - Aldeota
Fortaleza - Ceará

BIBLIOTECA PÚBLICA MUNICIPAL
DOLOR BARREIRA
REGISTRO_____
_____/_____/_____

C
981.31
O 48e

À memória de meu irmão

RAIMUNDO MAURO OLIVEIRA FILHO
(1949-1980)

AGRADECIMENTOS

Não é tarefa fácil concretizar um livro, por mais simples que esse seja, e o autor depende também, muitas vezes, da valiosa colaboração de diversas pessoas e instituições.

Considerando-me eterno devedor da ajuda que me foi prestada, cumpro aqui o agradável dever de manifestar minha gratidão às seguintes pessoas e instituições, por meio de cuja bondade, apoio, interesse e assistência material, jamais negados, este livro pôde passar da idéia à realidade:

Ao Sr. Prof. Dr. GERALDO DA SILVA NOBRE, M. D. Presidente do ***Instituto do Ceará*** *(Histórico, Geográfico e Antropológico) e ilustre Diretor do* ***Arquivo Público do Estado do Ceará****, seguramente um dos mais brilhantes historiadores cearenses de todos os tempos, desejo expressar minha gratidão não somente por haver-me honrado sobremaneira ao escrever a apresentação deste trabalho, como também por ter-me prestado todo o apoio durante as pesquisas, auxiliando-me, vezes sem conta, quer na leitura de velhos documentos, quer através de sábios esclarecimentos e orientações.*

Ainda no ***Arquivo Público do Estado do Ceará****, instituição onde o Autor recebeu sempre o mais cordial acolhimento, na impossibilidade de agradecer a todos os funcionários, gostaria de destacar aqui o nome da cara amiga LÚCIA DA SILVEIRA QUIRINO.*

No ***Instituto do Ceará*** *(Histórico, Geográfico e Antropológico), uma das mais antigas e respeitadas instituições culturais do nosso estado, fundada a 4 de março de 1887 por uma plêiade de intelectuais cearenses tais como Paulino Nogueira, Guilherme Studart (futuro Barão de Studart), Joakim de Oliveira Catunda, Antônio Bezerra de Menezes, João Batista Perdigão de Oliveira e outros mais, sou especial devedor à bibliotecária Srta. MARIA CREUSA ALVES LINHARES e a seus prestimosos auxiliares, a saber, D. MARIA CAETANA BARBOSA, D. MARIA DE LOURDES ALVES BEZERRA e Sr. MANUEL DE CASTRO FLOR.*

Agradecimentos especiais devo ao Dr. R. WAGNER V. RAMOS, cavalheiro de educação esmerada, ilustre engenheiro e pessoa de excelente formação humanística, o qual, além de ter-me fornecido prestimosamente alguns subsídios sobre a velha ferrovia, empenhou-se também para que este livro contivesse a reprodução fotográfica dos quadros do Conselheiro Sinimbu e do Dr. José Privat (primeiro-engenheiro durante a construção da Estrada de Ferro de Sobral), e a quem devo, entre inúmeras outras gentilezas, a honra de me haver distinguido ao redigir o prefácio desta

monografia.

Destaco aqui, com prazer, o nome do Sr. ROMUALDO BEZERRA, dedicado administrador do ***Centro de Preservação da História Ferroviária do Ceará*** *(Museu Ferroviário do Ceará), pelo gentil acolhimento e auxílio ali prestado.*

Na ***Biblioteca Pública Governador Menezes Pimentel*** *gostaria de expressar minha sincera gratidão a TERESA NORMA BARROS DOS SANTOS e a LÍGIA VIDAL FONTENELE (esta última do Setor de Obras Raras daquele órgão), ambas bibliotecárias que realmente dignificam a profissão que exercem.*

No ***Arquivo do Arcebispado de Fortaleza*** *devo destacar a ajuda que me foi prestada por TERESA NEUMA CARVALHO.*

Valiosas achegas sobre a antiga Estrada de Ferro de Sobral também me foram fornecidas pelo caro amigo Sr. HÉLIO PINTO VIEIRA, dedicado pesquisador da história do município de Canindé, sua terra natal.

Ao grande amigo CID LÔBO - amigo sincero ao longo de três decênios - agradeço pelo texto das dobras da capa.

Agradeço, outrossim, ao excelente fotógrafo LEPOLDO (LEO) KASWINER, pelo magnífico trabalho que realizou, como também ao distinto granjense e caro amigo, JOSÉ PEREIRA DA SILVA, este último por haver assessorado eficientemente àquele profissional, transportando-o ao longo do antigo percurso ferroviário durante a realização das fotografias.

Para concluir, desejo agradecer ao meu caro cunhado, arquiteto MÁRIO GUERRA ROQUE, pela elaboração da sóbria e atraente capa que adorna este livro.

Aproveito ainda esta oportunidade para expressar minha gratidão a minha família pelo afetuoso estímulo e apoio jamais negados.

O Autor.

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO PELO DR. GERALDO NOBRE 19

PREFÁCIO DO DR. R. WAGNER V. RAMOS 23

PROLEGÔMENOS DO AUTOR 25

CAPÍTULO I - DELINEIA-SE A FERROVIA 29

A seca de 1877. Êxodo da população sertaneja para o litoral. Nova seca assola a província em 1878. População de Granja à época. Um interessante ofício de D. Luiz, bispo diocesano do Ceará. Situação calamitosa da província em 1878. Mensagem do Conselho de Estado a Sua Majestade, na qual se propõe a construção de uma ferrovia do porto de Camocim à cidade de Sobral. Decreto nº 6.918, de 1º de junho de 1878, onde se autoriza a abertura de um crédito extraordinário para o resgate e prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité e a construção das estradas de ferro de Sobral e Paulo Afonso. A Estrada de Ferro de Baturité. Empenho de cearenses ilustres junto ao Ministério Sinimbu para a construção da Estrada de Ferro de Sobral. Decreto nº 6.940, de 19 de junho, que autoriza os estudos e construção das obras por conta do Estado. Pontos obrigatórios do traçado. Alteração da trajetória primitiva da ferrovia. Algumas nomeações. Técnicos e auxiliares da obra. Chega ao Ceará a comissão técnica, transportada pelo vapor ***Guará****, proveniente do Rio de Janeiro. Despede-se de seus amigos, pela imprensa, o Dr. José Privat. O Dr. José Nogueira Borges da Fonseca, médico contratado para os operários da ferrovia. Batida a primeira estaca e inaugurado o serviço de exploração. Chega ao porto de Camocim o vapor* ***Guará*** *com a comissão de engenheiros.*

CAPÍTULO II - CONTROVÉRSIAS SOBRE O TRAÇADO DA ESTRADA DE FERRO DE SOBRAL 43

Júbilo da população de Camocim. Início dos estudos para a construção da ferrovia. Princípio dos trabalhos. Controvérsias sobre o traçado da Estrada de Ferro de Sobral. Um artigo do ***Jornal do Comércio****, do Rio de Janeiro, onde se sugere como ponto inicial da ferrovia a barra do rio Acaraú. Antônio Bezerra também manifesta sua desaprovação contra o traçado da ferrovia. Impressões do ilustre historiador sobre Granja. Suas palavras a respeito da trajetória ferroviária.*

CAPÍTULO III - PERÍODO INICIAL DE CONSTRUÇÃO DA FERROVIA 51

Recomendações do Ministério da Agricultura ao engenheiro-chefe da Estrada de Ferro de Pernambuco. Aprovado o contrato com o Dr. José Nogueira Borges da Fonseca. Início solene do assentamento dos trilhos em Camocim, com a presença do presidente da província, Dr. José Júlio de Albuquerque Barros, e várias autoridades. Ata da solenidade. Concretiza-se o sonho de Dixon Lowden de ligar o porto de Camocim ao ***hinterland*** *cearense. Ligeira consideração do autor sobre o traçado da ferrovia de Dixon Lowden. Observação do engenheiro Francisco Picanço sobre a ferrovia intentada construir por Dixon Lowden. Opinião do presidente da província sobre o traçado da Estrada de Ferro de Sobral. Aprovação dos estudos definitivos.*

CAPÍTULO IV - A FERROVIA AVANÇA 59

***A Companhia Pernambucana** e a **Companhia Maranhense de Navegação a Vapor** põem seus armazéns em Camocim à disposição da ferrovia. Escritório central da Estrada de Ferro de Sobral. Divisão do percurso em 3 seções. O povoado de Camocim é elevado à categoria de vila. Criação da freguesia de Camocim. Considerações sobre a excelente localização geográfica de Camocim. Trabalho da ferrovia é dificultado pela falta de água. Andamento das obras. Prepara-se o assentamento da ponte de Granja. Colocação de trilhos é interrompida devido à falta de material. Chegada de navios com material ao porto de Camocim. Situação das obras em abril e maio de 1880. Dormentes e postes para a instalação da linha telegráfica. Desembarque de material metálico em Camocim. Montagem das locomotivas e vagões. O engenheiro John Slaughter. A ponte ferroviária de Granja é enviada, por engano, para a Estrada de Ferro de Paulo Afonso. Descrição feita por Antônio Bezerra da ponte de Granja. Número dos trabalhadores contratados para as obras da ferrovia.*

CAPÍTULO V - A CIDADE DE GRANJA NO PERÍODO DE CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DE FERRO DE SOBRAL 69

Dispensa de operários no início do inverno de 1880. Despesas. Construção de alguns prédios públicos em Granja, durante o período da seca, sob a direção da ***Comissão de Socorros Públicos:*** *o Cemitério de São João, o mercado e o sobrado da Câmara Municipal. Reparos na Igreja Matriz e construção da ponte sobre o* ***Riacho Bêbado****. Constroem-se os açudes da*

Lagoa Grande e ***Jenipapo****. A epidemia de varíola em 1879. Providências adotadas. O Dr. Augusto Fulgêncio Peres da Mota e o farmacêutico Francisco das Chagas Araújo Filho. Ofício da Câmara Municipal granjense ao presidente da província comunicando o surgimento da epidemia variólica. Representação do engenheiro-chefe da Estrada de Ferro de Sobral ao presidente da província contra a Câmara Municipal de Granja. O jornal* ***Granjense****. O* ***Gabinete de Leitura Granjense****. Criação de uma escola noturna primária, amparada pela* ***Sociedade Propagadora da Instrução.***

CAPÍTULO VI - MORTE DO DR. JOSÉ PRIVAT 77

O Dr. Privat dá início à construção da capela de Camocim. O jornal ***Gazeta do Norte*** *relata dois acidentes com operários da ferrovia. O engenheiro Randal James Callander. O brigue sueco* ***Gustav Adolph*** *traz mais material para a ferrovia. 15 de janeiro de 1881: inaugura-se o trecho ferroviário entre Camocim e Granja e as respectivas estações. Auto de inauguração. Inauguração das estações de Angica (proximidades da atual cidade de Martinópole), Pitombeiras (atual Senador Sá) e Massapê. A linha telegráfica é aberta ao público. Aposição solene do retrato do conselheiro Sinimbu na sala de honra da estação de Camocim. Falece o Dr. José Privat: leilão de seus livros, jóias e demais objetos. Apoio dado pelo Dr. Luiz da Rocha Dias à viúva do engenheiro Privat. O Dr. Clodoaldo de Andrade e seu belíssimo gesto. O povoado de* ***Engenheiro Privat****.*

CAPÍTULO VII - OS TRILHOS CHEGAM FINALMENTE A SOBRAL E BUSCAM A IBIAPABA 87

Aprovado o regulamento de tráfego da Estrada de Ferro de Sobral. Inauguração da estação de Sobral. Estações iniciais da Estrada de Ferro de Sobral, com as respectivas posições quilométricas, altitudes e datas de inauguração. A estação de Riachão (atual Uruoca). A Câmara Municipal de Viçosa solicita ao presidente da província a construção de um ramal ferroviário de Granja até à localidade de Tubarão (atual General Tibúrcio). Desembarque em Fortaleza de uma comissão de engenheiros encarregada do prolongamento das ferrovias de Baturité e Sobral. Prosseguem os trabalhos da ferrovia até Ipu. Relatórios de presidentes da província sobre a Estrada de Ferro de Sobral. Adentra-se a ferrovia nas vastidões do sertão cearense. Inauguração de diversas estações.

CAPÍTULO VIII - JANEIRO DE 1950: TENTATIVA DE DESATIVAÇÃO DAS OFICINAS EM CAMOCIM 101

BIBLIOTECA MUNICIPAL
Dolor Barreira

Principia o declínio da Estrada de Ferro de Sobral: rebaixada à condição de ramal ferroviário Sobral-Camocim. Tentativa de extinção das oficinas da ferrovia em Camocim, em 1950. Transferência de funcionários. Revolta da população de Camocim. Obstrução da via-férrea. Conferência das autoridades para solucionar o impasse. Telegrama enviado pelo Dr. Hugo Rocha, diretor da RVC, e Sr. Francisco Coelho, prefeito municipal de Camocim, aos líderes camocinenses. Resposta do deputado Murilo Aguiar. Novo despacho telegráfico do diretor da RVC ao deputado Murilo Aguiar. Persiste o impasse. Despachos telegráficos provenientes de Camocim. Fracassam as negociações. A questão é entregue ao desembargador Faustino de Albuquerque, governador do Ceará. Viagem do governador a Camocim, acompanhado por ilustre comitiva. O povo, em delírio, aplaude o cortejo. Monumental comício. Solucionado o problema. Desobstrução da ferrovia. Lenta transferência das oficinas de Camocim para Fortaleza.

CAPÍTULO IX - A ESTRADA DE FERRO DE SOBRAL NO FIM DO SÉCULO XIX E OS PERÍODOS DE ARRENDAMENTO 109

A Barragem Lima Brandão, em Granja. Visita do Conde d'Eu à cidade de Granja, em julho de 1889. Relação dos funcionários da Estrada de Ferro de Sobral no fim do século XIX. Arrendamento da Estrada de Ferro de Sobral: ***Sabóia, Albuquerque & Cia.*** *e* ***The South American Railway Construction Company Limited****. Fiasco da administração estrangeira. Campanha do engenheiro Piquet Carneiro contra a companhia estrangeira. Rescinde-se o contrato de arrendamento. Movimento financeiro da Estrada de Ferro de Sobral de 1881 a 1920. Horário dos trens, material rodante e movimento do tráfego no princípio do século XX.*

CAPÍTULO X - ESTADO GERAL DA FERROVIA NO PRIMEIRO QUARTEL DO SÉCULO XX 119

Péssimas condições de tráfego no primeiro quartel do século XX. Substituição de trilhos. Detalhado relatório onde se expõe o estado geral da ferrovia. Fechamento de estações.

CAPÍTULO XI - O MELANCÓLICO FIM DA ESTRADA DE FERRO DE SOBRAL E AS CONSEQÜÊNCIAS SÓCIO-ECONÔMICAS SURGIDAS PELA DESATIVAÇÃO DO RAMAL FERROVIÁRIO 125

Tenciona-se assestar o golpe mortal sobre ramais ferroviários deficitários. Considerações do autor a respeito do sistema ferroviário nacional em relação ao estrangeiro. Leis visando o desmonte do sistema ferroviário. Rememora o autor a última viagem que fez pela Estrada de Ferro de Sobral. Desfere-se o primeiro golpe fatal contra o ramal Sobral-Camocim: extingue-se o transporte de passageiros. Não se consideram as necessidades de imensa população servida pelo ramal. O golpe de misericórdia: a paralisação total do ramal ferroviário. Graves problemas causados à economia da zona norte do estado pela desativação do ramal. Considerações do autor contra a extinçãodo ramal. O melancólico apito do último trem. Situação caótica após a desativação do ramal.

CAPÍTULO XII - TENTATIVAS DE REATIVAÇÃO DO RAMAL 133

Dramáticos apelos das lideranças municipais. Apatia da bancada cearense no Congresso Nacional. Políticos inescrupulosos empunham, como bandeira, a possibilidade da reativação do ramal, com o intuito de se elegerem. Providências tomadas pela ***Associação Comercial do Ceará*** *por ocasião da extinção dos trens mistos. O* ***Lions Clube de Camocim*** *também se manifesta. Levantamento do patrimônio e venda do acervo ferroviário. Tentativas de reativação do ramal. A RFFSA encarrega uma comissão de engenheiros para fazer um levantamento geral da situação. Relatório da comissão técnica, sob a coordenação do Dr. Edilson Rocha Porfírio. O Ministério dos Transportes não se pronuncia sobre o assunto.*

EPÍLOGO 139

BIBLIOGRAFIA 141

APRESENTAÇÃO

Com esta monografia A ESTRADA DE FERRO DE SOBRAL tem-se a estréia auspiciosa, na literatura histórica do Ceará, de um autor de quem a vocação somente agora encontrou a oportunidade para se revelar, pois uma de suas virtudes é a paciência, de importância fundamental quando se trata da pesquisa, em qualquer campo da ciência.

A referência aplica-se também ao fato do autor ter reprimido por certo tempo a vocação, preferindo amadurecer, não por perfeccionismo - causá de outros, igualmente vocacionados, haverem frustrado a quantos esperavam da inteligência e cultura deles -, mas por senso de responsabilidade, tanto mais em relação à História, campo de estudos de muita complexidade e no qual somente se deve penetrar com segurança, evitando comprometimento com erros imperdoáveis e interpretações grosseiras.

André Frota de Oliveira, de tradicional família de Granja, encontrou-se com a sua vocação ao acompanhar ao Arquivo Público do Estado um tio, residente há muitos anos no Rio de Janeiro e vindo a Fortaleza a rever pessoas da sua família e a buscar informações sobre os seus avoengos, figurantes do passado daquele município cearense.

Tomando conhecimento da grande quantidade de documentos da Câmara Municipal de Granja, do tempo do Império, recolhida ao Arquivo, solicitou permissão para consultá-la e copiá-la, passando a freqüentar diariamente a repartição, durante mais de um ano, interrompido o trabalho somente pela participação em atividades do próprio Arquivo - palestras sobre assuntos históricos ou técnicas arquivísticas, reuniões de pesquisadores, etc.

Obteve, assim, uma grande cópia de informações, com as quais passou a dedicar-se aos estudos sobre a História de Granja, embora confessasse a dúvida sobre a possibilidade da publicação dos seus escritos, dada a incerteza de um apoio financeiro (uma outra causa de muitos estudiosos cearenses terem deixado inéditas valiosas monografias, em grande parte hoje perdidas, infelizmente).

Esta, resumida, a história da contribuição ora oferecida por André Frota de Oliveira aos interessados na memória de um dos mais importantes empreendimentos já levados a efeito no Ceará, precisamente no setor do moderno transporte por terra - a Estrada de Ferro de Sobral, decisiva, durante longo período, para a prosperidade da região setentrional do Estado, notadamente do município de Granja, cuja produção exportava e impulsionava, por conseguinte, melhorando as condições de vida de toda a população.

Sobre o conteúdo desta monografia cabe uma reflexão, ainda oportuna, apesar do Ceará, mesmo abatido por uma das piores calamidades de todos os tempos, exibir uma revitalização considerável. O descalabro intencional do sistema ferroviário (para favorecer os fornecedores de petróleo) é responsável pela atual crise no Brasil, quer pela majoração decorrente do transporte dos gêneros por via rodoviária e indo ao ponto de torná-los, pelos preços, inacessíveis à maioria da população, quer pelo desestímulo aos produtores à falta de uma circulação mais intensa, embaraçando a comercialização e promovendo a especulação.

Nos capítulos finalizadores (em duplo sentido, de elucidarem os objetivos e de conclusão), o autor expõe o criminoso desrespeito ao interesse público de autoridades cujas maléficas intenções se tornaram indisfarçáveis à vista do descalabro provocado; e o seu trabalho vale como um libelo, muito oportuno, a despertar a consciência dos governantes de agora, para a imprescindibilidade de uma revitalização urgentíssima do sistema ferroviário, medida reclamada para a solução da crise atual.

André Frota de Oliveira não é um técnico em ferrovias nem um historiador com o diploma de bacharel neste ramo do conhecimento, mas o seu texto orienta-se pela disciplina mental de um veterano tradutor e leitor da língua alemã, a par do critério do respeito à verdade histórica, estabelecida sobre documentos autênticos, evitando as divagações de um intéprete imaginoso, a fazer causa comum com certos produtores de ficção cientificista e tecnicista de hoje.

Encerrou, ele, a monografia, com um suspiro - Estrada de Ferro de Sobral, memória quase esquecida. . ., em uma referência não tanto à falta de documentos a respeito, preservados em arquivos onde, na verdade, valiosa parte do acervo desapareceu; como, sobretudo, ao desinteresse das instituições - para não se dizer da sociedade - em produzir trabalhos da espécie desta monografia, nos quais seriam informados os êxitos e os fracassos das políticas antes adotadas e reconhecidas as alternativas mais favoráveis à consecução de fins compatíveis com as expectativas do povo.

É motivo de satisfação, pelo exposto, atender ao convite de André Frota de Oliveira, com esta apresentação, convite, aliás, como forma de reconhecimento, não tanto ao Diretor como a quantos, no Arquivo Público do Estado, nele confiaram, antevendo sua valiosa contribuição à História.

Geraldo da Silva Nobre (*)
Diretor do Arquivo Público do Estado do Ceará

(*) O Dr. Geraldo da Silva Nobre é o atual diretor do *Arquivo Público do Estado do Ceará*, cargo que exerce com especial brilhantismo desde longa data; é também sócio efetivo e atual presidente do *Instituto do Ceará* (Histórico, Geográfico e Antropológico), dirigindo essa respeitadíssima instituição cultural já pela segunda vez.

Exerceu o jornalismo durante trinta anos. Economista e Licenciado em Geografia e História, é Livre Docente pela *Universidade Federal do Ceará*, em História Econômica; é também Professor da *Universidade Estadual do Ceará*; é membro da *Academia Cearense de Ciências Sociais* e da *Sociedade Cearense de Geografia e História*.

Foi chefe do Serviço de Imprensa do Governo, de 1967 a 1971.

Tem mais de 30 obras publicadas sobre a história do Ceará, dentre as quais destacamos: *Estudos sobre Antônio Cardoso de Barros, Datas e Fatos de 1822 no Ceará, A Capital do Ceará* (Evolução Política e Administrativa), *Introdução à História do Jornalismo Cearense, História de Morada Nova* (dois tomos), *As Oficinas de Carnes do Ceará, João da Silva Feijó: Um Naturalista no Ceará, Estudo sobre a Coleção Descritiva das Plantas da Capitania do Ceará, História Eclesiástica do Ceará*, e também o excelente livro intitulado *O Processo Histórico de Industrialização do Ceará*, obra sumamente interessante e bastante informativa.

PREFÁCIO

O Sr. André Frota Oliveira nos brinda com a publicação do seu livro, "A ESTRADA DE FERRO DE SOBRAL". A obra historia as providências iniciais, a construção, a operação, e a desativação do ramal ferroviário Sobral-Camocim. Ao nosso ver, o melhor que já se escreveu sobre o assunto. O autor penetrou fundo na história, pesquisando fatos interessantes e relevantes, usando uma linguagem fluente e atrativa.

Querer hoje a volta do ramal Sobral-Camocim, é impossível. Mas que, sua supressão e o alerta do Autor sirvam de lição para que não tenhamos, mais tarde, a tristeza de vermos a paralisação de outros trechos ferroviários no Nordeste. Com a desativação do ramal Sobral-Camocim, subverteu-se mais uma vez em nosso país, a ordem lógica das coisas. . . Não era de se esperar outra coisa; afinal de contas, há quantos anos o Brasil está de marcha à ré? Esquece-se regiões inteiras, populações subdesenvolvidas, esquece-se o Social, em troca de frios números, ocasionados por situações passageiras, sem que sequer os técnicos do governo se dêem ao trabalho de uma análise mais profunda. Talvez seja questionável a criação e o traçado do ramal, decididos sob forte impacto emocional-social. Entretanto, uma vez construído e operando regularmente, outras medidas poderiam ter sido colocadas em prática, nunca sua desativação. Existe hoje, no Brasil, uma ânsia incontrolável de demolição das coisas e das instituições. Pensa-se em tudo; só não se pensa na preservação do que já está construído. O presente trabalho, servindo à história do nosso Estado, serve também como um alerta contra as soluções apressadas tomadas nos gabinetes.

Estão, portanto, de parabéns as letras e a história do Ceará. E o meio ferroviário brasileiro ganha um aliado em defesa das nossas ferrovias.

Outubro de 1993
R. Wagner V. Ramos (*)

(*) O Dr. R. Wagner V. Ramos é engenheiro civil, formado pela *Universidade Federal do Ceará.*

PROLEGÔMENOS

Leopold von Ranke, o mais importante e influente mestre da moderna historiografia alemã e, indubitavelmente, um dos gigantes da erudição germânica, insurgindo-se, no âmbito daquela ciência, contra o domínio do idealismo hegeliano, que então ameaçava avassalar os espíritos, conseguiu imprimir, de modo extraordinário e brilhante, uma diretriz segura à Historiografia, salvando-a do subjetivismo ao qual fatalmente o hegelismo lha conduziria.

O princípio mais elevado da historiografia rankiana é o de uma objetividade absoluta, ou, conforme a definição de Ranke, ***zu zeigen, wie es eigentlich gewesen*** *(*).*

Ranke, que escreveu com elegante sobriedade e serena imparcialidade, preferiu a acumulação de documentação e material, dispensando sínteses e interpretações, vale dizer, a Historiografia é feita com o acúmulo dos fatos, obtidos pelo impulso da pesquisa. A narrativa rankiana é construída, portanto, sob rica base documental, a qual, por sua própria natureza, necessariamente, impede interpretações e dispensa explicações. Este positivismo historiográfico não é propriamente um sistema filosófico; é, sobretudo, a concepção de que a Historiografia não se constrói sem documentos.

Devo dizer que em meus escritos procurei tomar Ranke como modelo, evitando interpretações ou teorizações, tentando simplesmente mostrar como os fatos realmente ocorreram.

Escolhi, por conseguinte, escrever história ao modo clássico, ou seja, mais informativa e menos explicativa, na qual a dimensão narrativa desempenha o papel principal, associada à grande quantidade de fatos que lhe foram incorporados.

O Autor divergiu, assim, intencionalmente, da voga tão em uso atualmente no nosso país, onde se vem escrevendo história de cunho mais explicativo que informativo - e isto de um modo muitas vezes obscuro, ou como resumiu muito bem Evaldo Cabral de Mello no prefácio de seu livro intitulado ***O Nome e o Sangue****: "Após o sucesso do marxismo, da psicanálise, da epistemologia e do estruturalismo, entre eles (historiadores atuais) e o passado interpôs-se, quase como um biombo, a exasperante opacidade do texto"*

Seja permitido ao Autor inserir aqui uma breve consideração de caráter epistemológico; como já se disse algures, a verdade histórica não é uma verdade apodítica, obtida meramente pela simples atividade do intelecto, por meio de

---

(*) Mostrar como as coisas realmente aconteceram.

silogismos ou deduções lógicas, mas sim, sobretudo, uma verdade objetiva, de fatos, obtidos pelo historiador despojado de ideologias e preconceitos, através da pesquisa imparcial extraída da documentação dos arquivos.

Entretanto, ao haver optado pela história em sua dimensão narrativa, elaborada sob sólida base documental, não quero, com isto, negar a imensa e valiosa contribuição que o materialismo histórico ofereceu à técnica da explicação historiográfica, desde que devidamente extirpado de seu dogmatismo.

Aceito não como um princípio absoluto, o materialismo histórico fornece, muitas vezes, excelente possibilidde explicativa à qual se deve recorrer em circunstâncias apropriadas. Todavia, como bem observa Abbagnano, afirmar que, em cada caso, acontecimentos ou situações histórico-sociais devam ser explicados tão-somente pelo determinismo dos fatores econômicos é tese tão inadmissível quanto aquela que busque negar absolutamente e em todo caso o determinismo de tais fatores.

Mais algumas poucas palavras.

Do mesmo modo que o notável ensaísta Antônio Sérgio, que foi seguramente um dos mais brilhantes pensadores da história da cultura portuguesa, penso que a vantagem que nos pode dar a História, é a de não sermos tentados a repetí-la, e que, quando bem entendida, ela deve servir como um instrumento de educação humanística -, e uma maneira de nos libertarmos de nosso passado, segundo o objetivo que lhe assinalou Goethe.

Desejando bem servir minha terra, consagrei-me ao estudo de sua história, evitando limitar-me simplesmente ao trabalho de compilação das obras onde porventura se aludia à história granjense, porquanto a mera compilação apresenta, muitas vezes, resultados desastrosos, a saber, repetição e perpetuação de erros de autores pretéritos. O Autor dedicou-se, outrossim, à leitura de velhos jornais e à metódica pesquisa e rigorosa transcrição de antigos documentos e códices, conseguindo acumular, ao longo do tempo, enorme quantidade de conhecimentos sobre o passado granjense.

*Este trabalho, **A Estrada de Ferro de Sobral**, é, portanto, o resultado de pesquisas exaustivas e demoradas, e sobretudo, devidamente sazonadas.*

Busquei conduzir-me com honestidade e fidelidade à letra dos documentos. Entretanto, amar e odiar é próprio do homem, e como tal, o historiador é sujeito a estas paixões. Por isto, este livro, apesar da imparcialidade com que foi escrito, representa também uma veemente e exaltada denúncia que o Autor faz à posteridade contra a criminosa extinção do ramal ferroviário Sobral-Camocim.

*Quase nada se havia escrito sobre o tema, e isto, assim mesmo, de modo disperso, de modo que a **A Estrada de Ferro de Sobral** é, sem a menor sombra de dúvida, o trabalho mais completo e detalhado a respeito daquela ferrovia. Não tenho, porém, a ilusão de haver escrito a história completa e definitiva da antiga Estrada de Ferro de Sobral; o tema não está esgotado e o Autor é o primeiro a reconhecer que há lacunas e omissões em seu trabalho. Mas qual historiador poderá porventura jactar-se de haver exaurido um tema qualquer?*

Escrevendo a história daquela velha ferrovia, o Autor tentou simplesmente,

embora reconhecendo a limitação e exigüidade do material que póde colher, resgatar para a historiografia cearense e para o porvir uma dívida que há muito era necessário saldar.

Busquei redigir com sobriedade a epopéia da antiga Estrada de Ferro de Sobral, e o texto é enriquecido pelo material que lhe foi incorporado.

*Para concluir, gostaria de dizer que, ao escrever esta monografia, usei de cautela para que a obra não merecesse ser enquadrada nestas sábias palavras do velho Goethe - as quais tive sempre presentes -, quando adverte: **Gewisse Bücher scheinen geschrieben zu sein, nicht damit man daraus lerne, sondern damit man wisse, dass der Verfasser etwas gewusst hat (* *).***

Fortaleza, em novembro de 1993.
O Autor

(* *) Certos livros parecem ser escritos, não para que se aprenda deles, mas sim para que se saiba que o autor sabia alguma coisa.

CAPÍTULO I

DELINEIA-SE A FERROVIA

A seca de 1877. Êxodo da população sertaneja para o litoral. Nova seca assola a província em 1878. População de Granja à época. Um interessante ofício de D. Luiz, bispo diocesano do Ceará. Situação calamitosa da província em 1878. Mensagem do Conselho de Estado a Sua Majestade, na qual se propõe a construção de uma ferrovia do porto de Camocim à cidade de Sobral. Decreto nº 6.918, de 1º de junho de 1878, onde se autoriza a abertura de um crédito extraordinário para o resgate e prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité e a construção das estradas de ferro de Sobral e Paulo Afonso. A Estrada de Ferro de Baturité. Empenho de cearenses ilustres junto ao Ministério Sinimbu para a construção da Estrada de Ferro de Sobral. Decreto nº 6.940, de 19 de junho, que autoriza os estudos e construção das obras por conta do Estado. Pontos obrigatórios do traçado. Alteração da trajetória primitiva da ferrovia. Algumas nomeações. Técnicos e auxiliares da obra. Chega ao Ceará a comissão técnica, transportada pelo vapor **Guará**, *proveniente do Rio de Janeiro. Despede-se de seus amigos, pela imprensa, o Dr. José Privat. O Dr. José Nogueira Borges da Fonseca, médico contratado para os operários da ferrovia. Batida a primeira estaca e inaugurado o serviço de exploração. Chega ao porto de Camocim o vapor* **Guará** *com a comissão de engenheiros.*

DELINEIA-SE A FERROVIA

Quando, em abril de 1877, já perdidas as esperanças de inverno, principiou imenso êxodo dos habitantes do sertão para o litoral da Província do Ceará.

À falta de aguadas morria o gado e, as lavouras, sem chuvas e completamente expostas ao tórrido sol dos trópicos, feneciam em cruel desolação.

A partir do mês de setembro, havendo acabado a pequena quantidade de víveres conservada como reserva pela maioria dos sertanejos, começou então a fome a grassar por toda a província.

Os socorros enviados pelo Governo Imperial, em virtude da grande deficiência de animais de transporte causada pelos efeitos da seca e, além do mais, mal administrados, não chegavam com regularidade aos lugares mais assolados do interior da província.

Aqueles que possuíam bens ou valores, desfaziam-se de tais coisas a troco de farinha, feijão ou outro alimento qualquer.

A princípio, lentamente, e depois em números impressionantes, uma grande parte da população, temendo ficar bloqueada, longe de qualquer auxílio e sem comunicação com o litoral, fugiu dos sertões, abandonando suas casas, propriedades e fazendas, tornando-se todo aquele trato de terra um imenso deserto.

Em fins de 1877 recusou-se o governo a enviar socorros para o interior da província, tendo essa decisão, pessimamente inspirada, causado o êxodo em massa daqueles que ainda se mantinham no sertão à espera do inverno vindouro.

Um autor ilustre nos informa: "O êxodo generalizou-se. Para a capital, Aracati, Sobral, Granja, Camocim e outros povoados do litoral afluiram milhares de pessoas" (1).

Essa população adventícia, que em alguns casos até decuplicou a já existente em certas localidades, sem casas onde pudesse alojar-se, teve que permanecer ao relento, debaixo das árvores ou amontoada em locais estreitos.

Como era de se esperar, não tardaram a surgir as conseqüências de tal modo de vida; apareceram então as febres de mau caráter e a varíola, prostituição, vadiagem, desordens, tudo isso a se alastrar perigosamente. . . Tal estado de coisas ameaçava escapar ao controle das autoridades.

O ano de 1878 encontrou assim a Província do Ceará. Assolada pela seca impiedosa, a reconstrução da província, embora difícil, ter-se-ia operado, caso viessem

---

(1) Thomaz Pompêo de Sousa Brasil, *O Ceará no Começo do Seculo XX*, Fortaleza, Typo-Lithographia a vapor, 1909, p. 263.

logo as chuvas.

Entretanto, o céu imenso, sem nuvens, azul e límpido, contemplava impassível o sofrimento humano.

Relata Vicente Martins: "O município de Granja foi talvez o ponto para onde mais afluíram os retirantes. Calcula-se que a população nesse tempo atingisse a mais de 30.000 almas" (2).

Busquemos um testemunho ilustre, dado pelo Bispo Diocesano do Ceará, D. Luiz Antônio dos Santos, quando, através de ofício datado de 3 de julho de 1879, responde a uma consulta que lhe havia sido feita pelo vigário da freguesia de Granja, Padre Antônio Tomaz Teixeira Galvão. O ofício daquela Autoridade Diocesana é extremamente elucidativo sobre a quantidade e o estado dos emigrantes. Leiamo-lo:

Ao R.do Vigario da Freg.a da Granja.
Palacio Episcopal do Ceará, 3 de Julho de 1879.
M.to R.do Senr.
Em officio de 12 de Junho proximo passado diz V. R.ma que existindo nessa Freguezia grande numero de emigrantes, dentre os quaes muitos desejam ahi casar, e que sendo elles pessoas tão consumidas pela miseria que lhes é absolutamente impossivel irem ás suas Freguezias buscar papeis de habilitação, e assim pergunta V. R.ma como com elles se deverá portar. - Respondemos que sendo tão miseraveis que não possam por modo algum apresentar os documentos, que provem seu estado livre e desempedido, deverão justificar perante V. R.ma á quem autorizamos para isto. Advertindo porem que as testemunhas devem ser pessoas de V. R.ma conhecidas e que lhe mereçam toda a confiança, as quaes depois de juramentadas assignarão o depoimento que por V. R.ma será remettido á Câmara ecclesiastica para em todo tempo constar. Advertimos mais que V. R.ma deverá applicar todo o cuidado e escrupulo no receber taes justificações, lembrado do quanto se procura illudir ás leis e á Autoridade para fugir de um pequeno trabalho ou pequena despesa, principalmente no presente tempo em que se julgam dispensados pela secca, de todas as leis divinas e humanas.
Deos Guarde a V. R.ma
† Luiz, Bispo do Ceará
M.to R.do Senr. Vigario da Freguezia da Granja,
P.e Antonio Thomaz Teixeira Galvão.

P.S. Como se trata de pessoas miseraveis V. R.ma nada deve receber (3).

Continuemos nosso relato, após a leitura do documento acima.

(2) Vicente Martins, "Noticia Historico-Chorographica da Comarca de Granja", *in Revista do Instituto do Ceará*, Fortaleza, 1912, tomo XXVI, p. 337.

(3) *Livro de Registro de Officios a diversos. 1870*, fl. 113, Arquivo do Arcebispado de Fortaleza.

JOÃO LINS VIEIRA CANSANÇÃO DE SINIMBU (VISCONDE DE SINIMBU) *- Óleo de Descartes Gadelha, que inspirou-se no quadro a óleo de Victor Meirelles (1832-1903). A pintura de Meirelles encontrava-se na estação ferroviária de Camocim e, após o encerramento das atividades do ramal ferroviário, foi doada pela direção da RFFSA à Universidade Federal do Ceará, encontrando-se atualmente no Museu de Arte da UFC.*

O Conselheiro Cansanção de Sinimbu, futuro Visconde de Sinimbu e um Grande do Império, foi Senador do Império, presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas.

Durante o Ministério Sinimbu (1878-1880), encampou o Governo Imperial a Estrada de Ferro de Baturité, cuidando de seu prolongamento, ao mesmo tempo que deu início aos trabalhos de construção da Estrada de Ferro de Sobral.

Nomeado por Carta Imperial de 9 de fevereiro de 1878, tomou posse como Presidente da Província do Ceará, a 8 de março, o Dr. José Júlio de Albuquerque Barros, posteriormente agraciado pelo Governo Imperial, pelos relevantes serviços prestados ao país, com o título de Conselheiro, e, em 1887, com o de Barão de Sobral.

Continuava a terrível seca a assolar a província; a economia do Ceará estava completamente arrasada e a população perecia à fome em larga escala. Reinava tal estado de coisas, quando, em 1° de junho de 1878, o Conselho de Estado, sob a presidência do notável estadista que foi João Lins Vieira Cansanção de Sinimbu, faz subir à veneranda presença de Sua Majestade o Imperador D. Pedro II a seguinte Mensagem, acompanhada do Decreto n° 6.918, da mesma data, o qual foi imediatamente assinado pelo augusto Monarca, dando este, desse modo, real prova de amor a seus súditos.

Mensagem do Conselho de Estado

Senhor:

Nas calamitosas circunstancias por que estão passando as provincias do Norte causadas pela secca que, ha quasi dous annos, as devasta, o Governo de Vossa Magestade Imperial tem-se esforçado por cumprir seu dever empregando todos os meios de que dispõe para alliviar os soffrimentos dos habitantes daquella parte do Imperio.

Remessas frequentes de generos alimenticios até importados directamente do exterior, têm sido feitas para aquellas provincias, e continuam, em quantidade sufficiente às mais urgentes necessidades e em proporção com os meios de transporte de que ora se dispõe, e que se limitam aos portos maritimos ou fluviaes a que podem chegar navios a vapor e à vela, vista a difficuldade de conducção para o interior, na deficiência quasi absoluta de animaes, que pereceram pelos effeitos da secca. D'ahi resulta que a maioria da população, menos favorecida da fortuna, na impossibilidade de receber nos logares de sua residencia os subsidios do Estado, tem affluido para o litoral, onde com grave prejuizo da saúde publica e perturbação da regularidade do serviço da distribuição dos auxílios, acha-se accumulada, inutilizando, na inercia, a actividade que, bem aproveitada, produziria resultados de incontestado valor.

Tirar vantagem da propria desgraça, empregando em trabalhos uteis tantos braços ociosos; estabelecer um systema de serviço que sobre assegurar a essa população meios de subsistencia, alimente seu amor ao trabalho, mediante razoavel gratificação; tal é, Senhor, o pensamento fundamental do projecto que os Ministros de Vossa Magestade Imperial resolveram submeter à sabia apreciação de Vossa Magestade Imperial, solicitando a necessaria approvação.

Na escolha do serviço, cuja realização mais contribuirá para o bem do Estado, os Ministros de Vossa Magestade Imperial não hesitaram em preferir o da construcção de estradas de ferro, que, partindo de

um porto navegavel se prolonguem pelo interior, na direcção de cidades e villas já fundadas e dos centros productores.

A experiencia de outros paizes que, como essa região do Imperio, estão sujeitos a sêccas periodicas, tem mostrado não haver meio mais efficaz para minorar os effeitos de taes flagellos, como o da construcção de vias-ferreas, por onde, quando se manifestam, os habitantes do interior possam receber os soccorros de toda a parte, ou como recurso extremo, buscar na emigração lenitivo aos seus padecimentos.

Convicto desta verdade e considerando que, segundo a lição da historia, é o Ceará de todas as provincias do norte a que tem sido mais vexada pela secca em diversas epocas, entende o Ministério que por ella deve começar a tentativa que vae fazer.

Assim propõe não só a resgatar a parte construida da via ferrea de Baturité, e a continuar com a possivel celeridade o que resta por fazer; mas tambem levar a effeito outra via ferrea que, seguindo do porto de Camocim passe pela cidade de Granja e, contornando a serra de Meruóca, termine em Sobral, donde mais tarde se prolongará acompanhando a serra geral em direcção ao Piauhy.

Com o mesmo intuito de evitar para o futuro os funestos effeitos da sêcca, e dar no presente, emprego a milhares de braços que jazem ociosos às margens do rio S. Francisco, julga o Ministerio da maior importancia realisar, a estrada de ferro já projectada e com planta e estudos feitos, que de Piranhas, porto navegavel do Baixo S. Francisco, vae ter a Jatobá, onde termina a navegação da secção superior do mesmo rio.

Esta importante obra, que será completada pelo melhoramento já em parte estudado da secção do rio entre o ultimo ponto indicado e a cachoeira do Sobradinho, satisfará o mais ardente anhelo da numerosa população que habita o extremo vale do magestoso rio.

A construção de tres vias ferreas, que abrangem em seu desenvolvimento total 320 kilometros, e que, attentas as condições actuaes do trabalho, estão orçadas em 9.000:000$000, é da mais elevada importancia e da maior urgencia.

Para leval-a a effeito, o Ministério, sob sua responsabilidade, vem muito respeitosamente perante Vossa Magestade Imperial pedir faculdade de abrir credito extraordinario, da importancia orçada, que opportunamente será submettido à aprovação do Poder Legislativo.

Nestes termos, Senhor, o Ministerio tem a subida honra de apresentar à assignatura de Vossa Magestade Imperial o decreto junto, que abre o credito extraordinario de 9.000:000$000, destinado à construcção das mencionadas estradas.

Somos, Senhor, com o mais profundo respeito, de Vossa Magestade Imperial subditos fieis e reverentes

João Lins Vieira Cansansão de Sinimbú
Carlos Leoncio de Carvalho
Lafayette Rodrigues Pereira
Barão de Villa Bella
Gaspar da Silveira Martins
Marquez de Herval
Eduardo de Andrade Pinto

Decreto nº 6.918, de 1º de junho de 1878

Abre ao Ministério da Agricultura, Commercio e Obras Publicas o credito extraordinario de 9.000:000$000 para o pagamento e resgate da estrada de ferro de Baturité e das despesas não só do seu prolongamento até Canoa, mas tambem da construcção das estradas de ferro de Sobral, e de Paulo Affonso.

Hei por bem autorisar o Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Públicas a despender a quantia de nove mil contos de reis, com o resgate da estrada de ferro de Baturité, seu prolongamento até Canôa e com as despesas da construcção das estradas de ferro de Sobral, na Provincia do Ceará e de Paulo Affonso, à margem do Rio S. Francisco, devendo este credito ser opportunamente incluido na proposta que houver de ser presente à Assembléa Geral, para ser definitivamente approvado.

João Lins Vieira Cansansão de Sinimbú, do Meu Conselho, Senador do Imperio, Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Públicas, assim o tenha entendido e faça executar.

Palacio do Rio de Janeiro em 1º de Junho de 1878, 57º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.
João Lins Vieira Cansansão de Sinimbú (4).

O Governo Imperial, estarrecido diante do quadro que lhe fora pintado pelo Conselho de Estado, tomou, no curto espaço de três dias, importantes providências no que se referia ao Ceará, a saber: o resgate e prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité, e a construção da Estrada de Ferro de Sobral. O Decreto nº 6.919, também datado de 1 de junho de 1878, autorizava o resgate da Estrada de Ferro de Baturité, que foi, como se sabe, a primeira ferrovia cearense, tendo sua existência principiado a 25 de julho de 1870, quando o senador Tomaz Pompeu de Sousa Brasil, o coronel Joaquim da Cunha Freire (Barão de Ibiapaba), o bacharel Gonçalo Batista Vieira (Barão de Aquiraz), juntamente com o negociante Henry Brocklehurst e o engenheiro José Pompeu de Albuquerque Cavalcante, contrataram a construção de uma ferrovia de Fortaleza a Baturité, tocando em Maranguape; tal contrato havia sido firmado nessa data com o governo da província, sendo então constituída a sociedade anônima *Companhia Cearense da Via-Férrea de Baturité*, cuja diretoria compunha-se das

(4) *100 Anos da RVC. 1870-1970. Noticias. Edição Centenária*, Fortaleza, (s/e), 1970, pp. 3-5.

pessoas acima mencionadas.

Do que foi acima exposto vê-se que, pelo Decreto nº 6.918, datado de 1 de junho de 1878, decidiu o Governo Imperial ordenar a construção de uma via férrea do porto de Camocim à cidade de Sobral, com o fito de salvar o povo faminto, proporcionando trabalho a milhares de emigrantes. Notável também foi o empenho, mencione-se de passagem, de alguns cearenses ilustres, como o Dr. José Júlio de Albuquerque e Barros e o Dr. João Ernesto Viriato de Medeiros, ambos naturais de Sobral e figuras de relevo durante o Império; pode-se afirmar sem exagero que, graças a seus esforços junto ao Ministério Sinimbu, deve-se a construção da Estrada de Ferro de Sobral.

O Decreto nº 6.940, de 19 de junho, declarava ser considerada estrada geral (atualmente dir-se-ia federal), para o serviço do Estado, a citada via férrea, autorizando os estudos e construção das respectivas obras por conta do Estado.

Eram pontos obrigatórios de seu traçado a então povoação de Camocim, a cidade de Granja, a vila da Palma (atual cidade de Coreaú), a cidade de Santana, a povoação de São José e a cidade de Sobral.

Entretanto, por aviso despropositado, baixado em 24 de outubro de 1878, os importantes pontos de Palma e Santana foram sumariamente suprimidos, devendo-se essa supressão arbitrária a uma simples carta enviada por Francisco de Paula Pessoa, Senador do Império, agraciado com o Oficialato da Ordem da Rosa, Fidalgo Cavaleiro da Casa Imperial, homem possuidor de grande fortuna e enorme influência política na província, por intermédio de cujas relações distintas e seletas desviou-se o traçado do projeto inicial da Estrada de Ferro de Sobral.

Ainda por decreto datado de 19 de junho foi nomeado, sob proposta do engenheiro em chefe, Dr. Luiz da Rocha Dias, o seguinte pessoal:

1º Engenheiro:
José Privat

Chefes de Seção:
Paulo Hermann, Ricardo Lange e Plínio Soares

Engenheiros de 1ª classe:
Augusto Fomm, Agostinho da Silva Oliveira e João Greenhalgh

Secretário:
Sesínio Evergisto da Rocha Dias (5).

Em 28 de junho o Ministério da Agricultura solicitou do Ministério da Fazenda o pagamento das quantias arbitradas a título de ajuda de custo para o pessoal técnico e auxiliar da Estrada de Ferro de Sobral, cuja relação nominal, juntamente com o valor

(5) Cf. *Pedro II*, Fortaleza, 9 de julho de 1878.

da ajuda de custo, segue abaixo:

Engenheiro em chefe	
Luiz da Rocha Dias	*1:000$000*
Chefes de seção	
Paulo Hermann	*500$000*
Ricardo Lange	*500$000*
Plínio Soares	*500$000*
Engenheiros de 1ª classe	
Agostinho de Sá Oliveira	*400$000*
Augusto Fomm	*400$000*
Engenheiros de 2ª classe	
Francisco Barreto Picanço da Costa	*300$000*
Francisco Honorato de Moura	*300$000*
Victor Barreto de Villa-Nova Machado (6)	*300$000*
Francisco Marques de Sousa	*300$000*
Secretário	
Sesínio Evergisto da Rocha Dias	*250$000*
Condutores de 1ª classe	
Guilherme Peçanha de Oliveira	*250$000*
Pedro Leopoldo da Silveira	*250$000*
Unibaldo Francisco Kleiser	*250$000*
João Joaquim Alves	*250$000*
Desenhista	
Constantino Baron	*200$000*
Condutores de 2ª classe	
Ernesto Mary	*200$000*
Luiz Antônio Dias de Farias	*200$000*
José Antônio Vieira de Castro Júnior	*200$000*
Luiz Ritter Leite Nunes	*200$000*
Custódio Diogo de Faria	*200$000*
Vicente Huet Bacellar Pinto Guedes	*200$000*
Manoel Eugênio do Prado	*200$000*
Guilherme Saldanha Ellery	*200$000 (7)*

Ainda por portaria dessa mesma data, 28 de junho de 1878, foi nomeado

(6) Aqui trata-se de um lapso do jornal, fazendo confusão entre os nomes de Victor Barreto Nabuco de Araújo e Trajano Inácio de Vila-Nova Machado.

(7) Cf. *Pedro II*, Fortaleza, 21 de julho de 1878.

Domingos Carlos de Sabóia no cargo de pagador da Estrada de Ferro de Sobral.

O jornal *Pedro II*, que era o órgão do Partido Conservador do Ceará, noticia que no vapor "Guará vieram os engenheiros e alguns empregados que tem de servir na estrada de ferro do Camossim á Sobral. O mesmo vapor os vai levar ao porto do Camossim, onde tem de dar desembarque ao material que conduz para a mesma estrada" (8).

Em trânsito por Fortaleza, vindos do Rio de Janeiro e com destino a Camocim, pelo vapor *Guará*, passaram, entre outros: o Dr. Luiz da Rocha Dias, sua mulher e cinco filhos, uma cunhada com um filho, e seus escravos Jesuíno, Odilon e Geraldo; Paulo Hermann, com sua mulher e três filhos; Ricardo Lange; Plínio Soares; Augusto Fomm e sua mulher; Sesínio Evergisto da Rocha Dias; Agostinho da Silva Oliveira e sua mulher; Francisco Barreto Picanço da Costa; Francisco Honorato de Moura; Victor Barreto Nabuco de Araújo; Trajano Inácio de Vila-Nova Machado; Francisco Marques de Sousa; Randal James Callander; Guilherme Peçanha de Oliveira; Ernesto Mary; Luiz Augusto Dias de Farias; José Antônio Vieira de Castro Júnior; Custódio Diogo de Faria; Vicente Huet Bacellar Pinto Guedes; Manoel Eugênio do Prado, sua mulher e um criado; Guilherme Saldanha Ellery; Constantino Baron; Manoel de Sousa Branco e Unibaldo Kleiser.

Ainda no *Pedro II* dessa mesma data (24 de julho de 1878), na coluna intitulada *A Pedido*, despede-se o Dr. José Privat de seu vasto círculo de amizades em Fortaleza, pois que partia com destino a Camocim, nomeado que fora 1° engenheiro da Estrada de Ferro de Sobral:

Despedida

Retirando-me mais cedo do que suppunha para a cidade da Granja peço desculpa as pessoas que me honraram com sua amisade pela falta involuntaria de não lhes fazer pessoalmente minhas despedidas; offereço-lhes porem meu pequeno prestimo naquella cidade.

José Privat

O Dr. Privat, que era homem dotado de profundos conhecimentos no que se refere à construção de estradas de ferro, aos quais aliava-se sólida cultura humanística, havia, por muito tempo, exercido o cargo de engenheiro da via férrea de Baturité, onde prestou importantes serviços; era natural do Rio de Janeiro.

Como médico contratado para o tratamento dos trabalhadores empregados na Estrada de Ferro de Sobral, também seguiu para Camocim o Dr. José Nogueira Borges da Fonseca, o qual faleceria posteriormente em Maranguape, no mesmo dia que ali chegara e a caminho do sítio Pirapora, em 27 de junho de 1881, com 31 anos de idade incompletos, pois que nascido a 15 de agosto de 1850.

(8) V. *Pedro II*, Fortaleza, 24 de julho de 1878.

Em 30 de junho foi batida a primeira estaca em Granja e inaugurado o serviço de exploração.

Na tarde de 24 de julho entrou no porto de Camocim o vapor *Guará*, que levava em seu bojo a comissão de engenheiros encarregada dos trabalhos da via férrea.

CAPÍTULO II

CONTROVÉRSIAS SOBRE O TRAÇADO DA ESTRADA DE FERRO DE SOBRAL

Júbilo da população de Camocim. Início dos estudos para a construção da ferrovia. Princípio dos trabalhos. Controvérsias sobre o traçado da Estrada de Ferro de Sobral. Um artigo do ***Jornal do Comércio****, do Rio de Janeiro, onde se sugere como ponto inicial da ferrovia a barra do rio Acaraú. Antônio Bezerra também manifesta sua desaprovação contra o traçado da ferrovia. Impressões do ilustre historiador sobre Granja. Suas palavras a respeito da trajetória ferroviária.*

CONTROVÉRSIAS SOBRE O TRAÇADO DA ESTRADA DE FERRO DE SOBRAL

Camocim, cuja população adventícia aumentava à medida que os efeitos da seca se prolongavam, já contava àquela época cerca de cinco mil habitantes, procedentes, principalmente, do sertão central, os quais, acossados pela seca, refluíam para o litoral.

A população de Camocim recebeu a comissão de engenheiros com grandes demonstrações de alegria, e muitas famílias chegaram mesmo a ceder suas moradas para abrigar os engenheiros, indo habitar em palhoças, porquanto a deficiência de casas era grande.

Os estudos para construção da estrada de ferro tiveram início a 5 de agosto de 1878, e a 14 de setembro desse mesmo ano, quando milhares de cearenses pereciam vitimados pela fome e epidemia de bexigas (varíola), deu-se princípio aos trabalhos de construção da via férrea.

Cumpre aqui observar que o traçado da Estrada de Ferro de Sobral suscitou, desde seus primórdios, notável controvérsia, chegando o debate de tal questão a ultrapassar as raias da província; como prova desta afirmação, leiamos a transcrição feita pelo jornal *Pedro II*, de Fortaleza, quando, em um número do mês de novembro de 1878, reproduz artigo estampado anteriormente no *Jornal do Commercio*, do Rio de Janeiro. Nele sugere o articulista como ponto de partida para a via férrea, a barra do rio Acaraú, tocando na então vila do Acaraú, em Marco, em Santana, nas povoações de São José e Remédios, chegando finalmente à cidade de Sobral; como se pode ver, segundo o articulista, o melhor traçado para a estrada de ferro seria ao longo do rio Acaraú, remontando-o de sua barra até Sobral. Por ser interessante e bem fundamentado, resgatemos definitivamente para a História o citado artigo, transcrevendo-o integralmente:

Estrada de ferro de Camossim.

A utilidade dos caminhos de ferro, especialmente nos paizes em que as principaes fontes de riqueza existem nos pontos mais afastados do litoral, é cousa que não se discute mais, tal é a evidencia, taes são os beneficos resultados que tão poderoso elemento de progresso tem trazido ao mundo civilisado.

Entretanto todas essas vantagens se têm muitas vezes convertido em objecto de mero luxo, e por conseguinte em perda de capitaes

avultadissimos, toda a vez que os poderes competentes e os profissionaes deixão de attender ás reaes condições de prosperidade, que constituem toda a garantia dessas elevadissimas sommas, desses muitas vezes pesadissimos sacrificios.

Muito louvavel, sem dúvida, é o afanoso empenho do governo deste paiz, traduzindo em realidade a importante empreza da via ferrea de Baturité, nesta infeliz provincia, tão rigorosamente martyrisada, tantas vezes supplicante e humilhada sobre essa horrorosa calamidade que se conhece pelo nome de - secca.

E no louvavel intuito de obstar a reprodução dessas scenas de horror e de miseria que ha dous annos cobrem de luto e de lagrimas esta heroica provincia, manda construir mais uma linha ferrea que deverá ligar ao litoral as importantes serras da Ibiapaba e Meruoca.

Que em tudo isto andou o governo muito bem avisado, estamos perfeitamente de accordo, porque são conhecidos os recursos que offerece a zona percorrida e a percorrer pela via-ferrea de Baturité, já pelos resultados da pequena parte em trafego, já pela propriedade dos terrenos e facilidade da construcção da parte projectada.

Quanto á do norte, não são menos conhecidos os prodigiosos recursos das serras Ibiapaba e Meruoca, da importante cidade de Sobral etc.

Resta-nos porém conhecer os lugares mais apropriados, a distancia mais curta a percorrer, em suma, os meios mais economicos e que assegurem ao mesmo tempo todas as vantagens da estrada de ferro do norte da provincia.

E devendo ella começar de uma das barras dos rios Acaracú ou Camossim, acaba o governo de mandar uma commissão de engenheiros fazer os estudos necessarios, e dar quanto antes começo ás obras de construcção partindo da barra do Camossim a Sobral donde será levado a Ibiapaba.

A illustre commissão deu começo aos seus estudos e já lá vão dous mezes consumidos no mais penoso trabalho, sem haver encontrado ainda uma direcção vantajosa.

Isto já constitue uma prova mui evidente da inconveniencia do ponto de partida da estrada de ferro do norte, como vamos demonstrar, tendo em mira com o nosso incompleto trabalho advogar os interesses desta provincia e do Estado, e garantir ao governo do bom exito de seu patriotico commettimento.

Parece que a preferencia dada pelo governo ao porto do Camossim foi pelas vantagens apparentes daquelle porto, que já não é accessivel a qualquer navio; entretanto, se a illustre commissão de estudos tivesse começado seus trabalhos pelo porto, se convenceria de que essas vantagens virão a tornar-se no futuro sérios embaraços, visto como será mais tarde obstruida aquella barra (como já o forão as do Rio-Grande do Norte e Maranhão) pelos morros que della se aproximão; notando além disto, que é impossivel qualquer descarga fóra da mesma

barra - tal é a impetuosidade do mar e a resistencia opposta pelos ventos de todos os quadrantes.

Este facto provaria evidentemente a impossibilidade de partir do porto do Camossim a estrada projectada; e hoje estaria a commissão convencida da superioridade da barra do rio Acaracú, a qual, não sendo accessivel presentemente senão a pequenos navios, o seria aos de maior calado, toda a vez que para isso fossem empregados os meios, aliás facilimos e economicos.

Voltemos, porém, ao lugar em que se projecta começar a estrada (porto do Camossim) e encontraremos o terreno mais ingrato e árido, cujos rarissimos moradores vão encontrar agua potavel á distancia de meia legua.

Acompanhemos a illustre commissão em seus trabalhos, aproximemo-nos das margens do Camossim, e seremos convencidos pela sciencia de que o ponto mais appropriado á construcção da ponte, que tem de cortal-o, será o lugar **poço dos homens**, onde, com grande risco, serão empregados centenas de contos de réis.

Qualquer que seja o ponto escolhido no rio Camossim para a construção de uma ponte, exige não sómente grande extenção para a passagem de consideravel volume d'agua, mas também muita solidez, á vista da impetuosidade natural das mesmas aguas em um terreno excessivamente inclinado.

Continuemos a nossa derrota pelo caminho mais curto que a illustre commissão parece preferir, e não encontraremos uma só povoação, um só terreno fertil, mas um sertão completamente desabrigado, pedrejoso e de uma superficie inteiramente desigual.

Tres grandes riachos, que devem ser cortados pela estrada, exigem pontes solidas e dispendiosas, o que não sómente torna mais cara a obra, mas também mais morosa e difficil.

Distando a cidade de Sobral de qualquer das ladeiras da Meruoca de uma e meia a tres leguas, torna-se inteiramente desnecessario que a estrada costeie a mesma serra, da qual não se poderá approximar senão com uma grande volta.

Nestas condições não haverá na distancia nunca inferior a 140 kilometros mais que tres estações: Camossim, Granja e Sobral.

Voltemos, porém, á barra do rio Acaracú e vejamos se ella é o que se suppõe.

Sabe-se que as aguas do rio Acaracú lanção-se no mar por tres boccas, e que é esta a causa unica de tornar-se a barra menos profunda.

Não ha alli morros nem correntezas que concorrão para a obstrução do canal existente, e toda vez que se empreguem os meios necessarios para aprofundá-lo, teremos um porto magnifico.

Estes meios estão ao alcance de todos os que, como nós, conhecem a barra desse rio, e os estudos feitos pelo Dr. Hermann attestão e convencem, de que tapadas as duas boccas menores as aguas nas grandes enchentes se encarregarão de aprofundar a terceira, que é a

barra primitiva.

Esta obra na opinião do mesmo doutor e de pessoas mui competentes, é praticavel com a quantia de 20:000$, e já a assembléa provincial contratou-a com um particular, que rescindio o contracto por haver outro conseguido privilegio da estrada (9).

Vencido esse pequeno embaraço, as vantagens da estrada, a partir deste porto a Sobral, são tão conhecidas que as deixariamos de parte, a não ser o desejo que temos de estabelecer uma comparação com a preferida a partir do porto de Camossim.

A importante villa do Acaracú a 3 kilometros do porto, a povoação do Marco a 30, a cidade de Santa Anna a 72, as povoações de S. José e Remedios a 87, e a cidade de Sobral a 102, serião outras tantas estações das quaes iria a empreza recebendo lucros, ao passo a que ellas se fosse aproximando.

Além de uns 18 kilometros, pouco mais ou menos, todo o terreno a percorrer é o mais apropriado possivel á construcção da estrada; e tomando ella sempre a direção do rio Acaracú, que banha todas as povoações mencionadas, e em cujas margens se encontrão habitantes em grande numero occupados na agricultura e criação, teremos elementos de receita nas proprias margens da estrada.

As vantagens do caminho de ferro attrahirião sem duvida o commercio da serra da Imperatriz, que ficaria muito perto da média da distancia entre a estação central e a de Sobral.

Temos plena convicção de que se o governo mandasse fazer os estudos necessários desde o porto do Acaracú até a cidade de Sobral não sacrificaria a somma consideravel que tem de consumir na estrada do Camossim, ao contrario com a metade daquela importancia conseguiria uma estrada 40 kilometros talvez menos extensa, com sete povoações que serião outras tantas fontes de receita, e em terrenos ferteis e por toda a parte habitados.

A ponte que se deveria construir no rio Acaracú não seria superior à do rio Camossim, visto como se o volume das aguas daquelle rio é maior, não tem a mesma impetuosidade pela natureza do terreno quasi plano.

Não consta que tenha sahido do Camossim e Granja generos de qualidade alguma para o interior, entretanto é bem conhecida a enorme quantidade de sal com que o Acaracú abastece todo o norte da provincia e o centro da do Piauhy, e a abundante safra de Camurupim, quasi na sua totalidade consumida pela população do interior.

Estas ligeiras considerações devem merecer a attenção do governo que, lembrando-se da provincia do Ceará manifesta-se tão interessado em preparar-lhe um futuro, que não tem; e ordenando iguaes estudos nos dous pontos indicados, terá correspondido aos desejos da população do norte da provincia e satisfeito as necessidades de uma empreza tão útil (10).

(9) Refere-se ao contrato firmado por Cícero de Pontes e o engenheiro Manoel do Nascimento Alves Linhares com o governo da província para a construção de uma estrada de ferro do porto do Acaraú até o Ipu.

(10) *Pedro II*, Fortaleza, 10 de novembro de 1878.

Outro que se pronunciou contra o traçado da Estrada de Ferro de Sobral, foi o historiador Antônio Bezerra, que a perlustrou em 1884, quando, em comissão do Governo Provincial, percorreu em demorada viagem o norte do Ceará, legando-nos, de sua peregrinação, magnífico relato. Bezerra, zarpando de Fortaleza a bordo do vapor *Cabral*, desembarcou em Camocim, ali iniciando longa viagem pelos sertões do norte da província.

O ilustre viajante tem uma impressão negativa de Granja: "A vista em geral é tristonha, por certo ar de ancianidade que apresentam os prédios (11). (. . .) Além do aspecto vetusto e sombrio da cidade, a falta de asseio ainda a torna mais desagradável; porquanto o lixo se acumula nas praças, onde manadas de porcos revolvem o terreno, infeccionando o ar. Dir-se-ia que aqui nunca existiu Câmara Municipal, ou, se existe, é pouco zelosa do bem-estar de seus munícipes" (12).

Também lhe merece reparo o estado de abandono em que se encontrava o primitivo cemitério da cidade, ". . . onde por entre as catacumbas pastava porção de animais. O desprezo daquele lugar sagrado, no qual deviam repousar os restos de pessoas queridas por muitos respeitos, me fez duvidar do espírito de religiosidade dos habitantes. Que desamparo, meu Deus!" (13).

Embora muito nos pese, citemos aqui também suas belas e amargas palavras a respeito do traçado imprimido à ferrovia:

> *Estrada de Ferro de Sobral!*
>
> *Aquilo significava para mim a última palavra da vaidade humana, a ostentação caprichosa da falta de patriotismo, a impunidade do extravio dos dinheiros públicos sob fútil motivo, o ridículo mais cruciante aos sacrifícios de um povo inconsciente dos seus direitos!*
>
> *Adiante me encarregarei de provar o que vem a ser aquele luxo de despesa, aquela gargalhada de escárnio modulada em escala ascendente, desde Camucim até Sobral, que nem o futuro com todas as suas promessas de grandeza será capaz de fazer emudecer.*
>
> *Presentemente contento-me com dizer que não conheço nesta Província nada mais inútil, nem mais ilusório, que aquela grande mentira escrita em 131 quilômetros de trilhos de ferro.*
>
> *Não me engano, e duvido que os homens profissionais, em quem palpite no coração resto de amor da pátria, sejam capazes de me contestar seriamente (14).*

Voltemos, porém, ao nosso relato.

(11) Antônio Bezerra, *Notas de Viagem*, Fortaleza, Imprensa Universitária do Ceará, 1965, p. 50.

(12) *Idem, ibid.*, p. 51.

(13) *Idem, ibid.*, p. 52.

(14) Bezerra, *op. cit.*, p. 64.

CAPÍTULO III

PERÍODO INICIAL DE CONSTRUÇÃO DA FERROVIA

Recomendações do Ministério da Agricultura ao engenheiro-chefe da Estrada de Ferro de Pernambuco. Aprovado o contrato com o Dr. José Nogueira Borges da Fonseca. Início solene do assentamento dos trilhos em Camocim, com a presença do presidente da província, Dr. José Júlio de Albuquerque Barros, e várias autoridades. Ata da solenidade. Concretiza-se o sonho de Dixon Lowden de ligar o porto de Camocim ao ***hinterland*** *cearense. Ligeira consideração do autor sobre o traçado da ferrovia de Dixon Lowden. Observação do engenheiro Francisco Picanço sobre a ferrovia intentada construir por Dixon Lowden. Opinião do presidente da província sobre o traçado da Estrada de Ferro de Sobral. Aprovação dos estudos definitivos.*

PERÍODO INICIAL DE CONSTRUÇÃO DA FERROVIA

Em sua edição de 27 de novembro de 1878, nos informa o *Pedro II* que o Ministério da Agricultura recomendara ao engenheiro em chefe do prolongamento da estrada de ferro de Pernambuco, que fizesse seguir para o porto de Camocim os navios que chegassem ao Recife, vindos da Europa, com trilhos e acessórios; também recomendou-se àquele engenheiro o envio do fio telegráfico e mais acessórios de 26 quilômetros de linha dupla. O restante do material necessário para a linha telegráfica de Granja a Sobral foi encomendado da Europa.

O mencionado jornal, ainda nesse mesmo número, também informa que o governo aprovara o contrato que o engenheiro em chefe da Estrada de Ferro de Sobral havia firmado com o Dr. José Nogueira Borges da Fonseca para prestar serviços médicos e cirúrgicos aos trabalhadores daquela ferrovia; o Dr. Borges da Fonseca vencia a gratificação anual de 4:800$000, e mais a diária de 6$000.

Em 26 de março de 1879 foi solenemente iniciado, em Camocim, o assentamento dos trilhos da Estrada de Ferro de Sobral, contando essa cerimônia com a presença do Presidente da Província, Dr. José Júlio de Albuquerque Barros, e várias outras autoridades, reunidas diante de um barracão erguido no local destinado à futura estação ferroviária de Camocim, no qual tremulavam bandeiras e as armas imperiais.

Transcrevamos aqui, por sua extrema importância, a ata dessa solenidade:

> *Acta da inauguração do assentamento dos trilhos da Estrada de Ferro de Sobral.*
>
> *Aos vinte e seis dias do mez de Março de mil oitocentos setenta e nove, n'esta povoação de Camocim, comarca da Granja e provincia do Ceará, pelas 3 horas da tarde, achando-se reunidos, em frente de um barracão ornado com bandeiras e armas imperiaes e levantado no terreno destinado à estação maritima de Sobral, os Srs. engenheiro em chefe Luiz da Rocha Dias, primeiro engenheiro José Privat, chefes de secção Ricardo Lange e Plinio Soares, engenheiro de primeira classe Trajano Ignacio de Villa-Nova Machado, engenheiro de 2ª classe Randal James Callander, conductores de primeira classe Daniel Henninger e Manoel Eugenio do Prado, de segunda classe Carlos Raymundo Smith e Ernesto Mary, desenhistas Hermann Meyer e Rodolpho Coaracy da Fonseca, medico Dr. José Nogueira Borges da*

Fonseca, secretario Sisinnio Evergisto da Rocha Dias, guarda-livros Candido José Ribeiro, amanuense Manoel da Silva Branco, pagador major Domingos Carlos de Saboia, almoxarife José Cesario Ferreira da Costa, auxiliares D. Antonio Balthazar da Silveira, Arthur Borges de Barros, Antonio Francisco de Azevedo, Luiz Tavares da Silva, Manoel Ayres da Silveira, Antonio dos Santos Gaspar, Raymundo Gomes Parente, Euclides do Amaral, Joaquim Cordeiro da Cruz, Manoel de Pontes Franco, Luiz Gomes de Lima e diversos outros empregados da estrada, ahi chegou o Exmo. Sr. Presidente da Provincia Dr. José Julio de Albuquerque Barros com seu ajudante de ordens o Sr. capitão Anacleto Francisco dos Reis e seu official de gabinete o Sr. Fausto Domingues da Silva, e acompanhado dos Srs. Coronel Zeferino Gil Peres da Motta, juiz municipal em exercicio, bacharel Joaquim Olympio de Paiva, promotor publico, Antonio Frederico de Carvalho Motta, delegado de policia em exercicio, Joaquim Ignacio Pessoa, subdelegado de policia, tenente José Joaquim de Freitas Junior, commandante do destacamento, Miguel Ferreira de Mello, chefe de secção da secretaria do Governo, Dr. Augusto Fulgencio Peres da Motta, tenente-coronel João Baptista de Carvalho, capitão Joaquim Baptista de Carvalho, capitão Ignacio de Almeida Fortuna, Manoel do Nascimento Alves da Fonseca, major José Bernardo Teixeira, Antonio Carlos de Saboia, Joaquim Manoel da Rocha Franco, Custodio Archanjo Soares, Diogo José de Sousa, capitão Francisco Menandro Menescal, capitão Antonio Rangel do Nascimento, Francisco de Andrade Pessoa, Francisco Freire Napoleão, Joaquim Augusto Torres, e de mais outras pessoas, igualmente gradas d'esta localidade e da cidade da Granja que concorrerão para assistirem o acto da inauguração do assentamento dos trilhos.

Sendo pelos Srs. engenheiro em chefe e seu pessoal recebido o Exm. Sr. Presidente com sua comitiva e recolhendo-se S. Exca. ao barracão dirigio-lhe a palavra o Sr. engenheiro em chefe, dizendo: que ia se tornando, cada vez mais, uma realidade o patriotico pensamento do benemerito Governo Imperial que tão sabia e generosamente havia decretado a construcção das estradas de ferro do Ceará; que n'aquelle momento fazia-se o assentamento dos primeiros trilhos da estrada de ferro do Sobral, e que, a S. Exc. que se tinha dignado honral-a com sua vesita e inspecção, pedia elle que se dignasse ainda fazer-lhe a insigne honra de bater o seu primeiro grampo.

Em seguida apresentando o Sr. engenheiro residente, Manoel Eugenio do Prado, o grampo em uma salva e o chefe da primeira secção, Ricardo Lange, o martello em outra, o Sr. engenheiro em chefe collocando o grampo no lugar competente, depoz o martello nas mãos de S. Exc.a

Em meio de mui vivas acclamações do povo, subindo ao ar muitas girandolas de foguetes e ao som do hymno nacional, bateu S. Exc.a o grampo e passou ao Sr. engenheiro em chefe o martello que foi pelo

mesmo Sr. successivamente apresentado aos Srs. juiz municipal, promotor publico e delegado de policia, passando depois de mão em mão às pessoas presentes.

Recolhendo-se S. Exc.a de novo ao barracão, ordenou o Sr. engenheiro em chefe que fossem cravados os trilhos assentados.

Quinze minutos depois, tendo se armado dois trollys, percorrerão elles a linha em uma extensão de dusentos e vinte metros, occupando o da frente o Exm. Sr. Presidente, o Sr. engenheiro em chefe, o Sr. primeiro engenheiro e o Sr. coronel Peres da Motta.

De volta, S. Exc.a proferiu um eloquente discurso, dizendo: que se felicitava por ter sido vibrado pelo seu braço o martello cuja percussão resoaria de um a outro extremo da provincia como um brado de jubilo e das mais lisongeiras esperanças; que congratulava-se com a provincia, com os illustres engenheiros da estrada e com os brazileiros amantes do progresso, pela realisação desta empresa, um dos maiores beneficios que poderiam ser concedidos ao Ceará, no presente, por dar util occupação a milhares de braços que a mingua de trabalho definhavão, no futuro, como seguro elemento de restauração e prosperidades; que, em face d'esta via-ferra não se podia deixar de reconhecer a patriotica solicitude e generosidade do Governo Imperial que por todos os meios tem cuidado de minorar os soffrimentos desta provincia, de preserval-a dos crueis effeitos das calamidades que a flagellão periodicamente, e que, assim, os filhos d'esta terra deviam por tantos favores recebidos protestar eterna gratidão a Sua Magestade O Imperador e ao seu benemerito Governo; que havia percorrido toda a linha em construcção e examinado todos os trabalhos da estrada e, quer como Presidente da Provincia, quer como filho desta terra, devia declarar-se muito satisfeito com o serviço e trabalhos executados que tinhão excedido a sua expectativa, que a considerar-se a prestesa com que à deliberação seguio-se a acção no projecto e factura da estrada, as difficuldades vencidas nas explorações, no traçado, na locação e já na adiantada construcção, os encommodos e perigos a que se tem exposto os engenheiros n'uma região abrazada e combatida pela fome e pela peste, não se poderia recusar um preito de homenagem a esses obreiros da civilisação que, por amor da gloria e do bem publico arriscam a propria existencia em prol desta inditosa provincia e que, pois, S. Exc.a manifestava um voto de reconhecimento, acompanhado de viva saudade, àquelles que succumbiram n'este empenho meritorio, como valentes soldados no campo da batalha, e um voto de louvor aos que não esmorecerão e mantem-se no posto de honra, que lhes foi confiado.

Ao terminar, S. Exc. levantou vivas a Sua Magestade O Imperador, à Nação Brazileira, ao Governo Imperial, aos engenheiros da Estrada e aos Cearenses, os quaes forão calorosamente correspondidos.

O Sr. engenheiro em chefe agradecendo, por si e em nome da commissão, que dirige, a honrosa manifestação de S. Exc. a respeito dos trabalhos da estrada e a solicitude com que sempre lhe tem prestado o

seu valiosissimo concurso, levantou um viva ao Exm. Sr. Presidente da Provincia, que foi correspondido enthusiasticamente repetidas vezes.

E findando-se assim o acto da inauguração, eu Sisinnio Evergisto da Rocha Dias, secretario da estrada, para a todo tempo constar, lavrei a presente acta que assignam o Exm. Sr. Presidente e o Sr. engenheiro em chefe, commigo e as pessoas presentes que o quizerem fazer. José Julio de Albuquerque Barros, Luiz da Rocha Dias, Sisinnio Evergisto da Rocha Dias, Anacleto Francisco dos Reis, Fausto Domingues da Silva, Doutor José Nogueira Borges da Fonseca, Doutor Augusto Fulgencio Peres da Motta, Zeferino Gil Peres da Motta, João Baptista de Carvalho, Joaquim Baptista de Carvalho, Joaquim Correia Telles, José de Barros Telles, Antonio dos Santos, José Victorino, Manoel do Nascimento Alves da Fonseca, Salustiano Moreira da Costa Marinho, Francisco das Chagas de Araujo Filho, Antonio de Andrade Pessoa Lima, Antonio Augusto Pessoa, Manoel Thomaz de Barros Campello, Joaquim Olympio de Paiva, Joaquim Severiano Ferreira, José Pedro Franklim, Martiniano da Rocha Franco, Miguel Ferreira de Mello, José Privat, Francisco Menandro Menescal, Custodio Archanjo Soares, Joaquim Ignacio Pessoa, Antonio Rangel do Nascimento, Engenheiro Plinio Soares, chefe de secção Joaquim Manoel da Rocha Franco, Joaquim Augusto Torres, Daniel Henninger, Ricardo Lange, Randal James Callander, José Joaquim de Freitas Junior, Trajano Ignacio de Villanova Machado, Arthur Borges de Barros, Carlos Raymundo Smith, Hermann Meyer, Manoel de Pontes Franco, Candido José Ribeiro, Manoel da Silva Branco, Luiz Tavares da Silva, Antonio Francisco de Azevedo, Manoel Eugenio do Prado, Joaquim Cordeiro da Cruz, Manoel Ayres da Silveira, José Joaquim de Araujo, D. Antonio Balthasar da Silveira, Ernesto Mary, Euclides Gurgel do Amaral, Francisco Nelson Chaves, Raymundo Gomes Parente, Eloy João Alves Ribeiro, Antonio dos Santos Gaspar, Manoel Hygino de Arruda e Silva, Raymundo Gomes Carneiro, Francisco de Andrade Pessoa (15).

O sonho de ligar o porto de Camocim às vastidões do *hinterland* cearense tomava, desse modo, forma concreta.

Não era, porém, um sonho recente.

Já em 3 de outubro de 1857, pelo Decreto nº 1.983, havia o Governo Imperial concedido a Tomaz Dixon Lowden privilégio pelo período de 50 anos para a construção de uma ferrovia que, partindo da foz do rio Camocim, rumasse até Ipu, passando pela cidade de Granja.

Segundo nosso entender, teria sido esse o traçado ideal para uma ferrovia que buscasse atender às reais necessidades da zona norte do Ceará, pois que, então, perlongaria as faldas extremamente férteis da Serra da Ibiapaba, servindo assim a uma

(15) *Apud* Guilherme Studart, *Datas e Factos para a Historia do Ceará. Ceará-Provincia*, Fortaleza, Typographia Studart, 1896, 2º vol., pp. 260-264.

região rica e produtiva.

Entretanto, como bem observa o engenheiro Francisco Picanço, em trabalho de sua autoria publicado no século passado: "É bem provavel que, si tal empreza conseguisse levar a effeito a construcção da linha, Sobral fosse um dos pontos obrigados" (16).

Ainda com referência ao traçado que tomou a Estrada de Ferro de Sobral, escreve o Dr. José Júlio de Albuquerque Barros, em *Relatório* enviado à Assembléia Provincial, em 1880: "Quanto ao traçado me parece que seria preferível a direcção do rio Camocim, approximando-se da serra de Ibiapaba desde, porem que houve que attender-se a que Sobral é o centro mais populoso que existe naquella região, e mais commercial, mantendo relações de alguma extensão com muitas localidades que ali negociam, tornando-se aquella cidade ponto obrigado, a estrada não podia ter traçado diverso" (17).

Como já foi anteriormente mencionado, deu-se princípio à construção da linha, na 1ª seção (Camocim à Granja), em 14 de setembro de 1878. Os trabalhos de exploração das duas outras seções continuavam, e somente seriam concluídos em 30 de novembro daquele mesmo ano.

O Decreto nº 7.655, de 21 de fevereiro de 1880, e o Decreto nº 7.861, datado de 19 de outubro de 1880, aprovaram os estudos definitivos.

(16) Francisco Picanço, *Viação Ferrea do Brazil*, Descripção Technica e Estatistica de Todas as Nossas Estradas de Ferro, Rio de Janeiro, Typ. e lith. de Machado & C., 1884, p. 32.

(17) *Apud* Thomaz Pompeo de Sousa Brasil, *O Ceará no Centenario da Independencia do Brasil*, Fortaleza, Typ. Minerva, 1926, volume II, p. 532.

CAPÍTULO IV

A FERROVIA AVANÇA

*A **Companhia Pernambucana** e a **Companhia Maranhense de Navegação a Vapor** põem seus armazéns em Camocim à disposição da ferrovia. Escritório central da Estrada de Ferro de Sobral. Divisão do percurso em 3 seções. O povoado de Camocim é elevado à categoria de vila. Criação da freguesia de Camocim. Considerações sobre a excelente localização geográfica de Camocim. Trabalho da ferrovia é dificultado pela falta de água. Andamento das obras. Prepara-se o assentamento da ponte de Granja. Colocação de trilhos é interrompida devido à falta de material. Chegada de navios com material ao porto de Camocim. Situação das obras em abril e maio de 1880. Dormentes e postes para a instalação da linha telegráfica. Desembarque de material metálico em Camocim. Montagem das locomotivas e vagões. O engenheiro John Slaughter. A ponte ferroviária de Granja é enviada, por engano, para a Estrada de Ferro de Paulo Afonso. Descrição feita por Antônio Bezerra da ponte de Granja. Número dos trabalhadores contratados para as obras da ferrovia.*

A FERROVIA AVANÇA

A *Companhia Pernambucana* e a *Companhia Maranhense de Navegação a Vapor*, que serviam a Camocim, puseram à disposição do Presidente da Província seus armazéns ali existentes, para depósito do material destinado à construção da ferrovia.

A Estrada de Ferro de Sobral tinha então seu escritório central em Camocim, de onde principiaram os trabalhos de construção daquela ferrovia, sob a experiente direção do Dr. Luiz da Rocha Dias, competentemente assessorado pelo Dr. José Privat.

O percurso da estrada de ferro de Camocim a Sobral foi dividido em 3 seções, como se viu acima. Segundo informa o Dr. José Júlio no *Relatório* já mencionado, em somente dois meses já haviam sido explorados 116 km, dos quais 62 de estudos definitivos.

O povoado de Camocim, cuja importância aumentou extraordinariamente com os trabalhos de construção da ferrovia, foi elevado à categoria de vila pela Lei Provincial nº 1.849, de 29 de setembro de 1879. O território para constituição de seu município foi desmembrado do de Granja. Vale, entretanto, ressaltar que a primeira reunião da Câmara Municipal de Camocim, a posse e juramento de seus membros, somente dar-se-ia a 8 de janeiro de 1883, ano em que também naquela vila foi instalada, em 1º de janeiro, a Mesa de Rendas de Camocim, transferida de Granja para ali por Decreto nº 8.371, de 7 de janeiro de 1882.

A freguesia de Camocim, criada pela Lei Provincial nº 2.007, de 5 de setembro de 1882, sob a invocação do Bom Jesus dos Navegantes, foi canonicamente instituída por Provisão de 19 de janeiro de 1883.

Como se pode ver, além de sua notável situação geográfica, quando o rio, em seu delta, lhe concede magnífico porto, o que contribuiu decisivamente para o rápido e seguro progresso de Camocim foi, além da razão já mencionada, a construção da estrada de ferro que, em última análise, nada mais era senão o corolário lógico dessa mesma localização.

Não obstante a enorme dificuldade causada pela falta de água, prosseguiram os trabalhos de escavação para preparação do leito da ferrovia; para que se tenha uma idéia justa acerca das gigantescas dificuldades com que se defrontaram os engenheiros e a multidão de trabalhadores durante a execução daquela obra, basta mencionar-se o fato de que a água era transportada de uma distância média de 8 km para toda a estrada.

Em 30 de abril de 1880 contava ela 118.149 m de leito pronto para receber trilhos; 40 km do trecho já estavam com as obras de arte concluídas.

A 1ª seção, composta de 32 km de extensão, tinha as seguintes obras de arte concluídas, em fins de maio de 1880:

1 ponte de 20 m de vão;
2 pontes de 10 m de vão;
6 pontes de 5 m de vão;
2 pontes de 4 m de vão;
2 pontes de 3 m de vão;
1 ponte de 2 m de vão;
1 bueiro coberto de 1 m x 1,40 m;
5 bueiros cobertos de 0,80 m x 1,10 m;
1 bueiro coberto de 0,60 m x 0,80 m;
5 bueiros cobertos de 0,60 m x 0,70 m;
1 bueiro coberto de 0,60 m x 1 m;
2 bueiros cobertos de 0,40 m x 0,50 m;
5 bueiros abertos de 0,60 m;
4 bueiros abertos de 1 m;
4 bueiros abertos de 1,20 m.

Em adiantado estado já se encontrava o restante das obras de arte da 1ª seção:

1 viaduto de 4 m de vão;
2 pontilhões de 2 m de vão;
1 ponte sobre o rio Camocim, em Granja, com 2 vãos de 55 metros cada um.

Na 2ª seção achavam-se em construção vários bueiros; estavam já concluídas as seguintes obras nessa seção:

1 bueiro coberto de 0,80 m x 1,10 m;
4 bueiros cobertos de 0,60 m x 0,70 m;
1 bueiro coberto de 1,50 m;
2 drenos de pedra seca.

Vale aqui ressaltar que todas as obras de arte acima mencionadas eram construídas de pedra.

Para a construção da ponte de Granja, a qual compõe-se de dois encontros e um pilar, foi necessário se arrasar uma grande rocha que havia no meio do rio; ali levantou-se então o pilar da ponte, sendo as pedras aproveitadas para os trabalhos de cantaria nele empregados.

Não somente o pilar, como também os dois encontros da ponte, são construídos em fiadas de 0,60 m de altura, com pedras de grandes dimensões; algumas destas têm até 2 metros cúbicos.

O pilar é mais alto do que os encontros, como nos informa o *Relatório* com que o Dr. José Júlio passou a Presidência da Província ao seu sucessor, Conselheiro André Augusto de Pádua Fleury, empossado a 2 de julho de 1880; isto deve-se ao fato de haver diferença de altura entre as margens e o centro do leito do rio.

Em abril de 1880 se teve que interromper os trabalhos de assentamento de pedras do pilar devido às enchentes.

Trabalhava-se, contudo, nos encontros da ponte, nas duas margens do rio. No

encontro da margem direita já se começava o assentamento da sapata. Grande parte das pedras necessárias já estava pronta, sendo elas transportadas sobre trilhos, assentados com essa finalidade.

As pedras eram extraídas da Acauã, excelente pedreira que distava 1 km além do rio.

"É provavel que até o fim de Junho a ponte esteja na altura de receber a superestructura metallica" (18), informa o Dr. Albuquerque Barros em seu *Relatório*.

O trabalho de assentamento dos trilhos sofreu interrupção em junho de 1879 devido à falta de material; porém, nos últimos dias de dezembro e no decurso de janeiro de 1880 aportaram em Camocim alguns navios carregados com trilhos, acessórios, pontes e diversos outros materiais, dando-se, assim, continuidade à construção da ferrovia.

Já em fins de fevereiro de 1880 achava-se a linha férrea assentada até Granja.

Depois de terminado o período das enchentes, fez-se uma ponte provisória sobre o rio Coreaú, para se poder prosseguir com o trabalho de assentamento dos trilhos.

Em abril de 1880 a superestrutura metálica das pontes e dos pontilhões dos primeiros 25 km do percurso já estava assentada, com exceção de 2 pontilhões de 2 metros em Camocim.

A linha estava nivelada e lastrada até o quilômetro 18 e ficaria inteiramente pronta até Granja no final de maio, segundo o citado *Relatório*.

Por essa época, a bela estação ferroviária de Camocim já se achava em construção; seus alicerces já estavam feitos e dava-se início ao levantamento das paredes.

Enquanto isso, em Granja, as fundações da estação, também de pedra, já estavam preparadas.

Até maio de 1880 tinha a ferrovia recebido 158.372 dormentes tirados pelos trabalhadores, inclusive de mangues; tal quantidade era suficiente para 127 km de linha, somente faltando cerca de 10.000 para poder se completar a linha em sua extensão, ou seja, 131 km. Os dormentes, em madeira de lei, custaram o preço médio de 11.370 réis.

Quanto aos postes para instalação da linha telegráfica, surgiu grande dificuldade, pois ninguém queria fornecê-los senão a preços altos, porquanto as árvores de onde podiam extraí-los ficavam a grande distância do traçado da linha - as mais próximas distavam duas a três léguas. Até ali haviam sido comprados apenas 221 postes, ao preço de 3.000 e 3.500 réis, de acordo com o comprimento.

De 27 de dezembro de 1879 até fins de abril do ano seguinte aportaram em Camocim, procedentes de Antuérpia e trazendo material metálico para a ferrovia, a saber, pontes, trilhos e outros acessórios mais, os seguintes navios: *Linnea, Mathilde, Kongsbeprod, Sophia Polly and Emily, Hansa, Scotia, Ross, Flid, Agar* e *Kronose*

(18) *Relatório* com que o Exmo. Snr. Dr. José Júlio de Albuquerque Barros passou a Administração da Província do Ceará ao Exmo. Snr. André Augusto de Pádua Fleury, 1880, fl. 112 v., Arquivo Público do Estado do Ceará.

Sigurd, perfazendo esse material 4.538.587 kg.

Os trilhos até então recebidos perfaziam um total de 25.902 unidades; nesse total se incluíam 2.126 trilhos que haviam sido remetidos pelo Presidente da Província em maio de 1879.

Vinda de Filadélfia, aportou em Camocim a 28 de janeiro de 1880 a barca inglesa *Fayre Belle*, trazendo 5 locomotivas e 52 carros de diversas espécies. Apesar dos poucos recursos que o porto de Camocim dispunha, da falta de aparelhagem necessária e do grande peso dos materiais (alguns chegavam a pesar de 6 a 7 toneladas), foi feita a descarga em boa ordem em apenas dezessete dias.

Os navios vindos de Antuérpia também foram descarregados com a presteza necessária e, se bem que todos eles trouxessem o prazo estipulado de 10 a 12 dias para a descarga, não houve aumento de despesas por excesso de estadia.

Entretanto, até fins de abril de 1880 ainda estavam as locomotivas por montar, em virtude de não haver chegado até àquela data o engenheiro encarregado pelos fabricantes para a montagem; estavam elas, por conseguinte, sem poderem ser utilizadas, apesar de já recebidas há mais de três meses, e quando, desde muito, tornava-se de imperiosa necessidade o uso de uma locomotiva para o transporte de materiais.

Nessa altura já estavam montados 13 vagões, sendo 6 de caixão e 7 de passageiros.

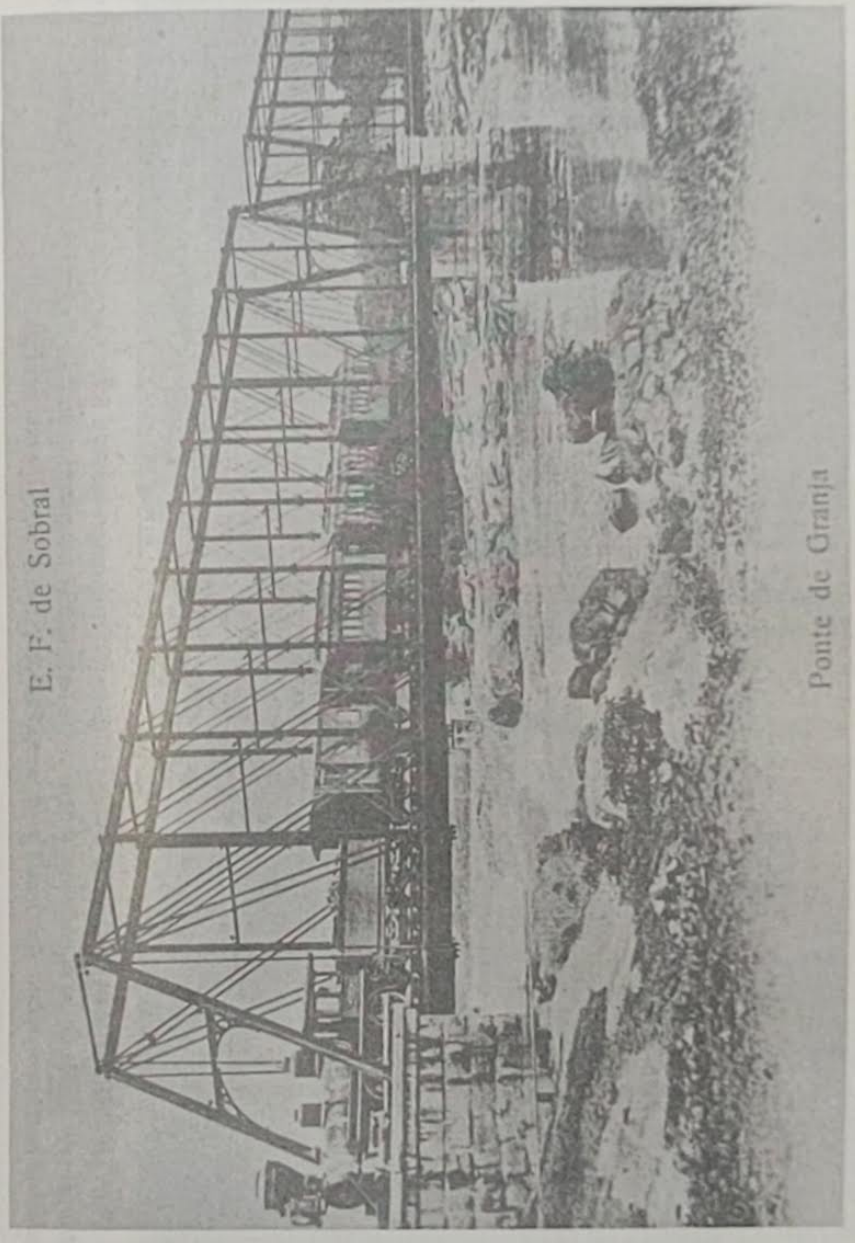
Todo o material necessário para a linha telegráfica, inclusive os aparelhos, já estava também recebido.

Foi encarregado da montagem das locomotivas da Estrada de Ferro de Sobral o engenheiro americano John H. Slaughter, empregado da firma *Baldwin Locomotive & Co.*, de Filadélfia. Slaughter, engenheiro de grande competência em sua profissão, faleceria porém em Fortaleza, onde chegara recentemente com destino a Camocim, na tarde de 6 de setembro de 1880, em conseqüência de problemas no fígado; há 4 anos que o engenheiro norte-americano se encontrava no Brasil, incumbido que fora pela firma para montar locomotivas em várias ferrovias brasileiras. Tinha 45 anos de idade e deixou mulher e filhos em Filadélfia.

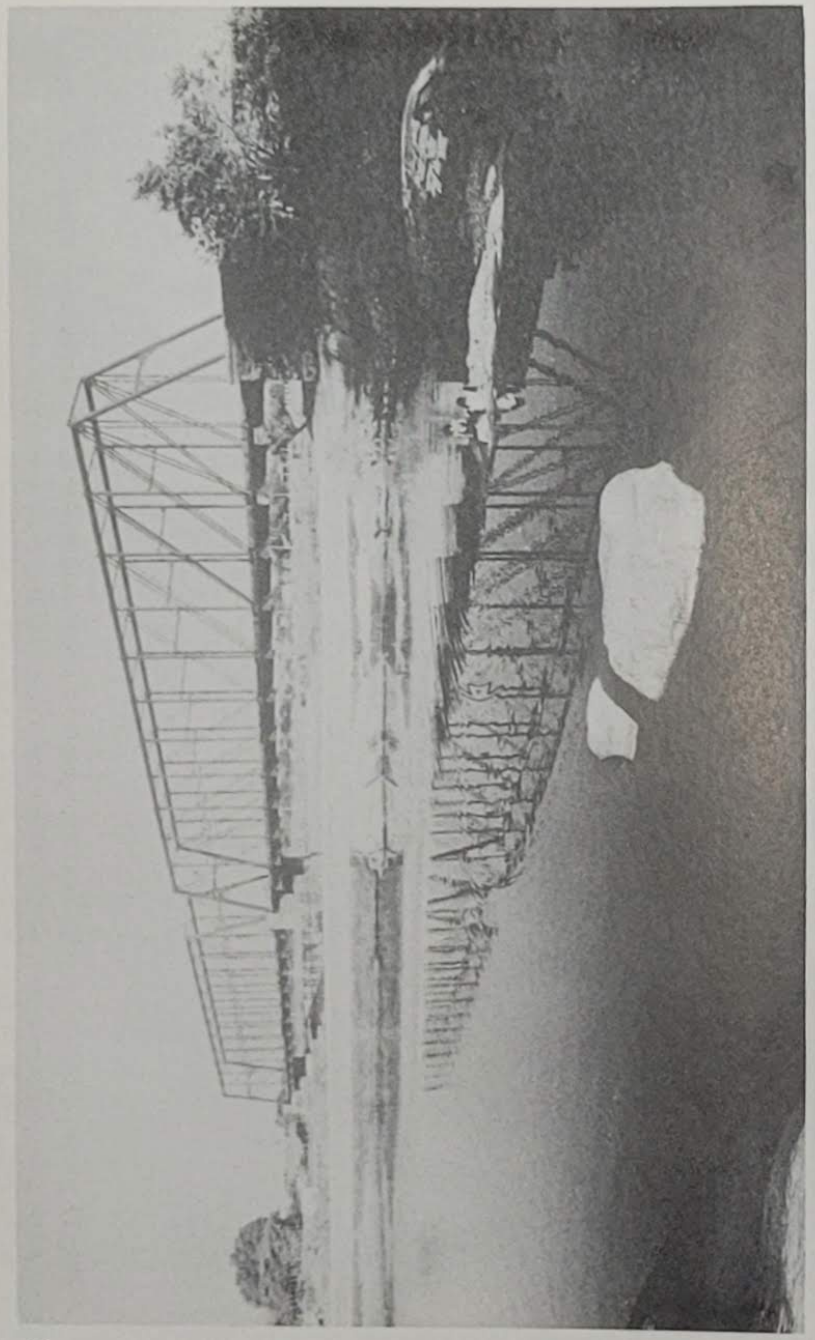
Vale aqui também ressaltar que a bela ponte de Granja, sobre o rio Coreaú, desde há muito esperada, havia sido enviada, por engano, para a Estrada de Ferro de Paulo Afonso. Tal fato foi comunicado ao Presidente da Província, Dr. Albuquerque Barros, pela firma *Singlehurst Co.*, responsável pela importação da ponte; acrescenta a firma, porém, que ela já se encontrava em viagem de Penedo para Camocim.

Não vem fora de propósito inserirmos aqui a descrição feita por Antônio Bezerra da bela ponte ferroviária de Granja:

> *Vi afinal a ponte, esse colosso da indústria moderna, incontestavelmente a mais linda, senão a mais gigantesca do império brasileiro.*
>
> *É trabalho americano, saído das oficinas de* ***Phoenixville Bridge Works****, perto de Filadélfia.*
>
> *O vão total da ponte sobre o rio Camocim é de 112m, formado por*



PONTE FERROVIÁRIA DE GRANJA *- Reprodução de fotografia extraída do livro* ***Infância na Granja****, de autoria de Lívio Xavier; a foto estampada no livro de Xavier é cópia de cartão postal do início do século XX.*



***PONTE FERROVIÁRIA DE GRANJA** - Majestosamente lançada sobre o rio Coreaú e com um vão total de 112 m constituído por 2 vãos de 56 m cada um, a bela ponte ferroviária, magistralmente fotografada por Leo Kaswiner, é produto da indústria norte-americana, fabricada pela firma **Phoenixville Bridge Works**, em Filadélfia.*

dois vãos de 56m cada um, tendo no meio um pilar de dois metros de grossura.

Os encontros das margens são construídos de cantaria com argamassa de cimento, e ambos montam sobre rocha.

O pilar do centro com 6,70m de altura até as primeiras peças de ferro, além da sapata com 0,50m, acha-se colocado no lugar da antiga "Pedra do meio", a qual foi arrasada por não oferecer base suficiente.

Esse pilar é construído de pedras de grande volume, tendo algumas mais de dois metros cúbicos.

Seu volume total é de 150m e pesa 405 toneladas.

Custou nos Estados Unidos 46 contos.

Tem ela de comprimento 56,46m entre os pinos extremos, e acha-se fixa sobre o pilar do centro.

É na verdade aquele viaduto justo motivo de entusiasmo para os filhos da Granja, e por isso ao visitante que aqui desembarca, logo depois de qualquer apresentação perguntam com certa ufania: - Já viu a ponte?

Com relação a esse melhoramento podem descansar, que se avantaja às mais cidades da Província, direi mesmo ao resto do Império (19).

Vejamos a seguir o número dos trabalhadores contratados desde o início das obras da Estrada de Ferro de Sobral, bem como a quantidade de pessoas alimentadas à custa do Estado:

Anos	Meses	Número de trabalhadores	Número de pessoas sustentadas
1878	Agosto	212	795
	Setembro	627	2.205
	Outubro	977	4.195
	Novembro	1.758	8.000
	Dezembro	2.427	8.237
1879	Janeiro	2.338	8.995
	Fevereiro	2.766	10.200
	Março	3.347	11.735
	Abril	3.616	13.148
	Maio	3.715	14.831
	Junho	3.247	13.268
	Julho	3.262	14.444
	Agosto	2.857	12.447
	Setembro	2.914	12.293

(19) Bezerra, *op. cit.*, p. 57.

	Outubro	3.065	12.649
	Novembro	3.102	11.848
	Dezembro	3.131	10.960
1880	Janeiro	3.857	14.802
	Fevereiro	4.297	15.371
	Março	4.030	15.262
	Abril	3.901	14.346 (20)

Como se pode ver pelos números acima expostos, as obras da Estrada de Ferro de Sobral proporcionaram trabalho a milhares de pessoas flageladas pela terrível seca que assolou a Província do Ceará no período de 1877 a 1879.

Milhares foram os que, desse modo, tiveram suas vidas salvas em conseqüência da construção da ferrovia.

(20) Albuquerque Barros, *Relatório* cit., fls. 114 v. e 115, Arquivo Público do Estado do Ceará.

CAPÍTULO V

A CIDADE DE GRANJA NO PERÍODO DE CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DE FERRO DE SOBRAL

Dispensa de operários no início do inverno de 1880. Despesas. Construção de alguns prédios públicos em Granja, durante o período da seca, sob a direção da ***Comissão de Socorros Públicos****: o Cemitério de São João, o mercado e o sobrado da Câmara Municipal. Reparos na Igreja Matriz e construção da ponte sobre o* ***Riacho Bêbado****. Constroem-se os açudes da* ***Lagoa Grande*** *e* ***Jenipapo****. A epidemia de varíola em 1879. Providências adotadas. O Dr. Augusto Fulgêncio Peres da Mota e o farmacêutico Francisco das Chagas Araújo Filho. Ofício da Câmara Municipal granjense ao presidente da província comunicando o surgimento da epidemia variólica. Representação do engenheiro-chefe da Estrada de Ferro de Sobral ao presidente da província contra a Câmara Municipal de Granja. O jornal* ***Granjense****. O* ***Gabinete de Leitura Granjense****. Criação de uma escola noturna primária, amparada pela* ***Sociedade Propagadora da Instrução****.*

A CIDADE DE GRANJA NO PERÍODO DE CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DE FERRO DE SOBRAL

Tão logo iniciou-se o inverno de 1880, recomendou o Presidente da Província ao Dr. Luiz da Rocha Dias que dispensasse o maior número possível de trabalhadores da ferrovia, para que pudessem retornar aos trabalhos nas lavouras, executando novamente suas ocupações habituais.

Muitos, voluntariamente, deixavam o trabalho, retirando-se para suas terras, sequer pedindo auxílio de gêneros para a viagem.

As despesas, pagas pelos cofres do Estado, até 30 de abril de 1880 elevavam-se à colossal quantia de 1.049.232.543 réis, aí incluídos 43.657.128 réis que foram despendidos, por conta da verba *Socorros Públicos*, com salários de médicos, boticários, custeio de hospitais e lazaretos para os variolosos.

Vale aqui também se mencionar o fato de que a construção de alguns prédios públicos de Granja, ainda hoje existentes porquanto solidamente construídos, data dessa época terrível, em que a seca assolou impiedosamente a província.

Nessa quadra, sob a direção da *Comissão de Socorros Públicos* da cidade de Granja, foram construídos o mercado público, com 36 compartimentos e um barracão no centro; o sobrado da Câmara Municipal, cujo pavimento térreo era ocupado pela cadeia (isto até bem pouco tempo atrás); o *cemitério de São João*, dotado de uma bucólica capela ao fundo (foi seu primeiro zelador João Dias Martins).

Necessária e oportuna se faz aqui a referência ao fato de que Granja já possuiu um outro cemitério, mais antigo que o mencionado acima; chamava-se *cemitério de São José*, e data de princípios de 1855, época em que a cidade era cruelmente assolada pela epidemia de febre amarela (desde setembro de 1854 foi Granja, ainda vila, flagelada por aquela epidemia, falecendo então muitas pessoas, entre as quais o major Francisco Ferreira Porto; os mortos, porém, até àquela data eram sepultados na Igreja Matriz).

Esse antigo cemitério era inicialmente cercado somente por uma estacada de pau-a-pique e, ainda hoje, vêem-se as ruínas de seu frontão, contíguas ao muro do atual, o qual foi, como se vê, construído no prolongamento daquele.

O *cemitério de São João*, já no nosso século foi ampliado, conservando-se, porém, o muro do original, que o divide em dois.

A *Comissão de Socorros* mandou, da mesma forma, que se fizessem reparos na Igreja Matriz, erguendo-se, inclusive, as duas torres.

Data igualmente do período de 1877 a 1880 a construção da ponte sobre o *Riacho Bêbado* ou *Riacho Belo*, o qual dividia o *Bairro da Matriz* do *Bairro da Lama*; essa

ponte, cuja construção iniciou-se possivelmente em 1857 (segundo o testemunho de alguns documentos existentes), ainda não estava totalmente concluída.

Seus alicerces eram de pedra e cal, e sua paredes de alvenaria de tijolos, com argamassa de cal; o soalho era, àquela época, de madeira de lei, somente recebendo pavimentação de concreto armado no nosso século. Foi ela erguida também por ordem daquela *Comissão*, tendo-se despendido em sua execução a quantia de 5.824$000 réis. Bruno Gomes de Melo, coletor das rendas provinciais do município de Granja, descrevendo-a, em 1887, em uma relação das obras públicas situadas no perímetro urbano de Granja, observa: "A ponte com bancos aos lados, he concorrida pelo povo em noites de luar, onde vão gosar da fresca. . ." (21)

Infelizmente foi completamente destruída quando se fez o canal do *Riacho Bêbado* (que segue o percurso da antiga *Rua da Lama*), havendo hoje, em seu lugar, o pontilhão da *Rua Pessoa Anta*, outrora denominada *Rua Caio Prado* e, mais anteriormente, *Rua do Azevedo*.

Ainda por intermédio da citada *Comissão de Socorros Públicos* de Granja, naquela quadra, empregando-se igualmente a mão-de-obra dos indigentes válidos, construíram-se dois açudes: o da *Lagoa Grande*, na cidade, e o do *Jenipapo* (distante 10 km de Granja, e construído em terras então pertencentes ao tenente-coronel João Batista de Carvalho).

A construção do *açude da Lagoa Grande* foi de grande auxílio para as obras da Estrada de Ferro de Sobral e, em suas cercanias, ergueu-se a estação ferroviária de Granja. "O (açude) da Lagôa Grande, está a seis centos metros de distancia desta Cidade, em terra de diversos, e que não se sabe a quem pertencem, por serem muito os seos donos, e não estarem divididas. Para esta Construção não se pedio permissão alguma, o açude é importante e de uma utilidade consideravel, não só, à população da Cidade, como ao trabalho da E. de Ferro de Sobral, aonde se fabrica uma grande parte de tijollo, e têlha, acressendo que é utilissimo para creação de gados" (22).

Em 1879, estando a população de Granja já bastante enfraquecida por três anos contínuos de seca, fez a epidemia de varíola a sua entrada triunfal, ceifando principalmente os indigentes, visto que pior alimentados.

A Câmara Municipal de Granja, juntamente com as demais autoridades, deliberou criar lazaretos distante da cidade, fazendo retirar para ali todas as pessoas doentes. Tal medida foi imediatamente posta em execução, contratando-se também os serviços médicos do Dr. Augusto Fulgêncio Peres da Mota e autorizando-se ao farmacêutico Francisco das Chagas Araújo Filho o fornecimento dos medicamentos receitados por aquele.

Augusto Fulgêncio Peres da Mota era natural de Granja, onde nascera a 31 de agosto de 1851, filho do coronel Zeferino Gil Peres da Mota e de D. Galdina Zeferina

(21) *Documento da Câmara Municipal de Granja*, maço nº 49, caderno de 1887, Arquivo Público do Estado do Ceará.

(22) *Documento da Câmara Municipal de Granja*, maço nº 49, caderno de 1880, Arquivo Público do Estado do Ceará.

da Mota; doutorando-se em Medicina pela Faculdade da Bahia em 15 de dezembro de 1877, voltou à terra natal, onde faleceu afogado no rio Coreaú, em 22 de junho de 1898.

Quanto a Araújo Filho, era ele natural de São Bernardo das Russas (atual cidade de Russas); formando-se em Farmácia pela Faculdade da Bahia, exerceu posteriormente a profissão em sua terra natal e em Granja. Fazia parte do estado-maior do Comando Superior da Guarda Nacional da Comarca de Granja, no posto de capitão cirurgião-mor (sua nomeação foi por decreto de 14 de março de 1891). Araújo faleceu em Fortaleza, ainda jovem, contando somente 41 anos de idade, em 16 de janeiro de 1896.

Vejamos agora o documento remetido pela Câmara Municipal de Granja ao Presidente da Província, comunicando àquela autoridade o surgimento da varíola e pedindo-lhe a aprovação das deliberações tomadas.

Transcrevemos aqui tal ofício, inédito, como uma tentativa de enriquecer nosso modesto trabalho.

Paço da Camara Municipal da Cidade da Granja
Julho de 1879.

Ill.mo e Exm.o Senhor

Julgamos de nosso rigorozo dever commonicar a V. Ex.ca que a variola acaba de manifestar se aqui com carater desagradavel, já fasendo algumas vitimas, em vista do que esta Camara tomou a deliberação de acordo com todas as authoridades do lugar, criar lazaretos distante da Cidade, uma legoa, mais ou menos e fasêr retirar todos os doentes.

Esta medida foi posta logo em execução, contractando por conta do Governo, duas cazas em boas condições a vinte mil reis mensaes cada uma, um medico o D.or Augusto Fulgencio Peres da Motta por 400$000 reis mensaes, com a condição de ir visitar diariamente os lazaretos, encarregando=se tão bem do tratamento da febre amarella e outras febres que tem aparecido com intensidade, authorisando=se ao Pharmaceutico Francisco das Chagas d'Araujo o fornicimento dos medicamentos receitados pelo medico.

Submetemos a nossa deliberação a aprovação de V. Ex.ca a fim de que possamos continuar a providenciar os meios hygiennicos contra a terrivel epidemia que nos assombra.

Julgamos ainda precizo levar ao conhecimento de V. Ex.ca que temos aqui falta absoluta de recursos para alimentação dos doentes, visto que a Commissão de soccorros nada mais dispõe aqui do que de um pouco de farinha com mao cheiro de mofo e de massa de milho imprestavel.

Deos Guarde a V. Ex.ca

Ill.mo e Exm.o Senhor D.or Jozé Julio de Albuquerque Barros.
Muito Digno Presidente desta Provincia.

Joaquim Baptista de Carvalho
Francisco Freire Napoleão
Galdino Neris Ferreira
Anastacio Roiz' Barrozo
Bruno Gomes de Mello
Vicente Laurindo da Silveira (23)

Respondeu o Presidente da Província por ofício datado de 8 de julho de 1879, através do qual informou à Câmara sobre a aprovação das medidas tomadas; informou-lhe também que providenciara a remessa de gêneros alimentícios para Granja.

Por essa época, mais precisamente a 15 de outubro de 1879, representou o engenheiro em chefe da Estada de Ferro de Sobral, Dr. Luiz da Rocha Dias, ao Presidente da Província contra a Câmara Municipal de Granja, por haver esta cobrado, por intermédio do agente de arrecadação dos impostos camarários na vila de Camocim, Manoel Higino de Arruda e Silva, do referido engenheiro a quantia de 16.000 réis, relativos à entrada, naquele porto, da barca inglesa *Mystic Tie*.

Procedeu a Câmara Municipal de Granja com acerto, pois o engenheiro era consignatário da mencionada barca e, de acordo com o artigo 122 das posturas municipais de Granja, "Por cada embarcação de convez de 50 tonelladas para sima, que entrar com carga neste porto, pagara 16:000 reis annuaes" (24).

É que a cobrança dos impostos em Camocim era realizada por intermédio da Câmara Municipal de Granja, a quem aquele porto estava subordinado.

Respondeu o Presidente da Província à representação do Dr. Rocha Dias em 17 de dezembro de 1879, quando lhe declarou que o imposto cobrado pela Câmara era legal.

Mencionemos mais alguns fatos ocorridos em Granja durante aqueles anos em que se realizava a construção da via férrea; são eles bem interessantes e de grande importância para a vida cultural da cidade.

O primeiro desses fatos foi a publicação do jornal *Granjense*, que era um semanário de grande formato, cujo primeiro número data de 1879 (segundo Studart); era impresso na tipografia do coronel José Firmo Ferreira Frota, em Granja, e tinha como redator principal o Dr. Antônio Augusto de Vasconcelos, então promotor da comarca e aluno do 5º ano da Faculdade de Direito de Recife.

Outro acontecimento de grande interesse, sob o aspecto cultural, foi a fundação, em 28 de junho de 1880, ainda por iniciativa do mencionado promotor público, do *Gabinete de Leitura Granjense*, o qual, dentro de pouco tempo, já contava mais de 400 volumes.

Ainda nesse mesmo dia e sob a égide do Dr. Antônio Augusto, fundou-se uma

(23) *Documento da Câmara Municipal de Granja*, maço nº 49, caderno de 1879, Arquivo Público do Estado do Ceará.

(24) *Documento da Câmara Municipal de Granja*, maço nº 49, caderno de 1879, Arquivo Público do Estado do Ceará.

escola noturna primária, a qual era freqüentada por mais de 80 alunos.

Esse curso noturno foi amparado, logo em seguida, pela *Sociedade Propagadora da Instrução*, instituída em Granja com essa finalidade, em 22 de julho do mesmo ano, por orientação do Dr. Antônio Augusto de Vasconcelos, o qual, como vemos, deu enorme contribuição para o melhoramento cultural do município.

CAPÍTULO VI

MORTE DO DR. JOSÉ PRIVAT

O Dr. Privat dá início à construção da capela de Camocim. O jornal ***Gazeta do Norte*** *relata dois acidentes com operários da ferrovia. O engenheiro Randal James Callander. O brigue sueco* ***Gustav Adolph*** *traz mais material para a ferrovia. 15 de janeiro de 1881: inaugura-se o trecho ferroviário entre Camocim e Granja e as respectivas estações. Auto de inauguração. Inauguração das estações de Angica (proximidades da atual cidade de Martinópole), Pitombeiras (atual Senador Sá) e Massapê. A linha telegráfica é aberta ao público. Aposição solene do retrato do conselheiro Sinimbu na sala de honra da estação de Camocim. Falece o Dr. José Privat: leilão de seus livros, jóias e demais objetos. Apoio dado pelo Dr. Luiz da Rocha Dias à viúva do engenheiro Privat. O Dr. Clodoaldo de Andrade e seu belíssimo gesto.O povoado de* ***Engenheiro Privat.***

MORTE DO DR. JOSÉ PRIVAT

Prosseguiam, entretanto, os trabalhos de construção da ferrovia.

O Dr. Privat, a par do trabalho que desenvolvia na via férrea, encontrava tempo para desenhar a planta e dar início à construção da antiga capela de Camocim, que por muitos anos serviu de matriz.

Sob a competente direção daquele engenheiro, e tendo em vista a planta por ele traçada, deu-se princípio a sua construção em 1880; dois anos depois, já sob a direção do Dr. Beltrão Pereira, foi concluída a capela-mor, tendo este último levantado também a fachada, as arcadas e paredes laterais da nave principal da futura matriz.

Nesse ano de 1880 foi Daniel Henninger promovido a engenheiro de 1ª classe, com o salário anual de 4.800$000 réis.

O jornal *Gazeta do Norte*, órgão do Partido Liberal, cuja facção era conhecida pelo nome de *Pompeus*, em seu número de 20 de agosto de 1880 transcreve notícias do *Granjense*, as quais relatam dois acidentes ocorridos recentemente com trabalhadores da via férrea:

> *Ha poucos dias no lugar Volta, na occasião em que seguião do Camocim dois trolys carregados de trilhos para o serviço da estrada de ferro estando algumas vacas no caminho em distancia que não era possivel previnir, e esmagarão a dois trabalhadores quando estes procuravão saltar de cima dos carros.*
>
> *As authoridades tomarão as competentes providencias.*
>
> *Na Lagoa das Pedras d'este districto, tres trabalhadores da estrada de ferro brocando uma pedreira quando carregavão a polvora com uma pá de ferro, o attrito d'esta de encontro a pedra produzio uma horrivel explosão, que estendendo-se a outros barris de polvora lhes custou a morte instantanea.*

O citado *Gazeta do Norte*, em seu número de 27 de agosto de 1880, transcreve também uma notícia do jornal *The European Mail*, de Londres, sobre o casamento de Randal James Callander, engenheiro que trabalhava na construção da ferrovia.

Randal James Callander era o filho mais velho do falecido Randal Callander, que fora cônsul de S.M. Britânica no Rio Grande do Sul e Santa Catarina. Randal James Callander foi, desde sua mais tenra infância, educado em Londres; casou-se no dia 5 de junho de 1880 com Amélia da Silva Braga, segunda filha de João da Silva Braga, de Soure (atual Caucaia).

Prosseguia, incessante, a chegada de material destinado à construção da ferrovia.

Zarpou de Fortaleza em 22 de setembro de 1880, proveniente da Europa e com destino a Camocim, transportando materiais para aquela via férrea, o brigue sueco *Gustav Adolph*.

O jornal *Gazeta do Norte*, em um de seus números do mês de setembro de 1880, também nos informa que o maquinista José Luiz de Freitas havia sido dispensado do cargo de chefe das oficinas da ferrovia de Camocim a Sobral.

Nesse mês de setembro, para consumo da cidade de Granja, abateram-se 130 reses.

Finalmente, a 15 de janeiro de 1881, eram inauguradas as primeiras estações da Estrada de Ferro de Sobral, a saber, as estações de Camocim e de Granja, bem como o trecho da ferrovia compreendido entre aquela vila e a cidade de Granja, cuja extensão era de 24.500 m.

Vejamos a seguir o auto de inauguração do citado trecho:

> *Auto de Inauguração do Trecho entre a Vila de Camocim e a Cidade de Granja.*
>
> *Aos quinze dias do mez de Janeiro do anno de mil oitocentos oitenta e um, sexagesimo da Independencia e do Imperio, reinando Sua Magestade o Senhor Dom Pedro Segundo, sendo presidente do Conselho de Ministros o Exm. Sr. Conselheiro José Antonio Saraiva, ministro da Agricultura, Commercio e Obras Publicas o Exm. Conselheiro Manoel Buarque de Macedo e Presidente da provincia do Ceará o Exm. Sr. Conselheiro André Augusto de Padua Fleury, n'esta cidade e estação da Granja pelas onze horas e quinze minutos da manhã, tendo chegado o engenheiro em chefe da estrada de ferro de Sobral, Luiz da Rocha Dias com numeroso concurso de pessoas gradas, engenheiros e empregados vindos a convite seu no trem inaugural, conduzido pela locomotiva "Sinimbú", sahido do Camocim, ponto inicial da estrada a vinte e quatro kilometros e quinhentos metros de distancia foram recebidos pela Illustrissima Camara Municipal, autoridades civis, empregados publicos, pessoas gradas da cidade e elevado nº de cidadãos, e sendo a isso convidado pelo engenheiro em chefe, foi pelo Illm. Presidente da Camara Municipal, coronel Zeferino Gil Peres da Motta declarado inaugurado o trafego da estrada de ferro de Sobral, desde a villa do Camocim até esta Estação. E para a todo tempo constar, eu, Sisinnio Evergisto da Rocha Dias, secretario da estrada, a tudo presente, lavrei este auto, em que assignam os Illms. Srs. Presidente e mais vereadores da Camara Municipal, o engenheiro em chefe e diversas pessoas que assistiram o acto. Cidade e Estação da Granja, 15 de Janeiro de 1881. Zeferino Gil Peres da Motta - Luiz da Rocha Dias - Francisco Freire Napoleão - Bruno Gomes de Mello, Livio Francisco da Rocha, João Baptista de Carvalho, Sergio Porfirio da Motta, Vicente Laurindo da Silveira, Joaquim Francisco Garcez dos Santos, José Joaquim Domingues Carneiro, O delegado de policia Antonio Frederico de Carvalho Motta, Antonio Pereira Jacintho Cavalcante, Ernesto Deocleciano d'Albuquerque, Manoel Cornelio Ximenes de Aragão, José Privat, Dr. Clodoaldo de Andrade, José Patricio de Castro Natalense, Vicente Huet de Bacellar, Pharmaceutico Francisco das Chagas de Araujo Filho, Ataliba Montesuma de Moura Ribeiro, Bacharel Ernesto Antonio Lassance Cunha, José Rodrigues de Albuquerque, Rodolpho Coaracy da Fonseca, Daniel Henninger, Marques de Sousa, José de Xerez, Eugenio de Barros Raja Gabaglia, Salustiano Moreira da Costa Marinho, Ricardo Lange, Ernesto Mary, Gabriel Militão de Villa-Nova Machado Junior, Raymundo Belfort Teixeira, José Cesario Ferreira da Costa, Luiz Augusto Dias de Faria, Pedro Leopoldo da Silveira, Alfredo Barão de Leon, Carlos Raymundo Smith, Manoel de Pontes Franco, Henrique D. d'Hargeville, Luiz José Rodrigues, Pedro d'Araujo Sampaio, João Evangelista Barbosa, Luiz Tavares da Silva, Francisco Joaquim Bricio dos Santos, Narciso José Ferreira, José Figueira de Saboia e Silva, Joaquim Cordeiro da Cruz, Miguel Theophilo de Sousa Maria, Francisco José Garcez dos Santos, Francisco Nelson Chaves, Antonio Raymundo Ferreira Gomes, Francisco Angelo de Maria Arruda, Domingos Craveiro, Victor Barreto Nabuco de Araujo, James Bartholomeu MacCullough, Padre Leandro Teixeira Pequeno, Antonio Augusto Pessoa, Domingos Carlos de Saboia, Joaquim Manoel da Rocha Franco, José Firmo Ferreira da Frota, Antonio Craveiro, Affonso de Andrade Pessoa, Joaquim Ignacio Pessoa, José Philadelpho Pessoa d'Andrade (25).*

A próxima estação a ser inaugurada foi a de Angica, situada à margem de uma lagoa, em 14 de março de 1881; Angica, que era uma antiga fazenda, dista 43.900 m de Camocim e 19.400 m de Granja.

Durante trinta anos não teve o lugarejo o menor progresso; em 1911, porém, o vigário de Granja, padre Vicente Martins da Costa, sacerdote empreendedor e infatigável, o qual deixou traços indeléveis de seu labor no vicariato granjense, quer fundando capelas nos distritos, quer criando associações pias, quer editando até mesmo um jornal de orientação católica, *A Crença*, cujo primeiro número é de 15 de maio de 1910, Vicente Martins, dizíamos, tomou a iniciativa de construir uma capela no planalto chamado *Córrego*, dois quilômetros além da estação de Angica.

A capela, cujo orago é Nossa Senhora da Conceição, estimulou o surgimento de algumas habitações e estabelecimentos comerciais ao seu redor, tendo sua bênção e inauguração acontecido a 11 de novembro de 1917, dando origem, destarte, à atual cidade de Martinópole.

A 2 de julho de 1881 inaugurar-se-ia a estação de Pitombeiras (atual Senador Sá), entregando-se então ao tráfego mais 35.600 m de ferrovia.

---

(25) *Apud* Studart, *op. cit.*, pp. 286-287.

A quinta estação da Estrada de Ferro de Sobral, sob o prisma cronológico, foi Massapê, inaugurada a 31 de dezembro desse mesmo ano, com o que acrescentou-se à via férrea mais 27.300 m de percurso.

Em 1 de janeiro de 1882 a linha telegráfica de Camocim a Massapê, que até então servira somente à Estrada de Ferro de Sobral, foi franqueada ao público, constituindo-se esse fato em um importante fator de progresso para extensa região, visto que possibilitava comunicações mais rápidas e fáceis àquelas populações que demoravam ao longo da ferrovia.

Em 20 de abril de 1882, quando já governava a Província do Ceará o Dr. Sancho de Barros Pimentel, houve a solene homenagem de colocação do retrato do Conselheiro João Lins Vieira Cansanção de Sinimbu na sala de honra da estação central da via férrea de Sobral, em Camocim. Isso deveu-se a pedido das populações de Sobral, Granja e Camocim.

O ato foi presidido pelo Presidente da Província, o qual viajara para ali a bordo do vapor *Colombo* no dia 11, regressando a Fortaleza no vapor *Maranhão*, a 22 de abril.

Imensa perda para a Estrada de Ferro de Sobral dar-se-ia a 5 de maio de 1882, quando faleceu, em conseqüência de uma enfermidade agravada por uma queda de cavalo e após longos padecimentos, o engenheiro Privat.

O Dr. José Privat, engenheiro proficiente e culto, era natural do Rio de Janeiro, tendo vindo para o Ceará contratado pela extinta *Companhia Cearense de Via Férrea de Baturité*, onde dirigiu por muito tempo a construção daquela estrada, passando-se, posteriormente, para a Estrada de Ferro de Sobral.

Contava 47 anos de idade; era casado com D. Francisca Privat, natural de Pernambuco, tendo deixado dois filhos em tenra idade (Luiz e Alice, com 8 e 6 anos, respectivamente), e um póstumo.

Autêntico cavalheiro, de trato ameno e distinto, estimado e admirado por todos que o conheciam, incapaz de uma palavra áspera contra quem quer que fosse, distinguia-se o Dr. Privat por seu talento e ilustração incomuns.

Homem do *grand monde*, qual novo Brummell tropical, trajava com elegância e apuro ternos de tecidos de cores sóbrias e gravatas de cetim.

A fortuna que conseguiu legar à sua família foi o brilho de seu nome.

No dia 9 de maio endereçou sua viúva, D. Francisca Privat, uma petição ao juiz municipal e de órfãos de Granja, Dr. Manoel Tomaz de Barros Campelo; diz ela, na petição, que "...tendo elle deixado alguns livros de engenharia e litteratura que, a não serem vendidos entre os seus amigos e companheiros de Commissão, pouco producto darão, e que tendo de estar reunidos os ditos companheiros, para a missa do 7° dia, a 11 do corrente, desejava que nesse dia se fizesse a venda dos referidos livros; e como não pode isso ter lugar sem licença d'esse Juizo, vem requerer a V.S.a que se digne de ordenal-a..." (26)

Nesse mesmo dia defere o Dr. Campelo o pedido de D. Francisca Privat, em

(26) Cf. *Inventário do Dr. José Privat*, 1882, Pacote 17, Processo 20, Arquivo Público do Estado do Ceará.

ENGENHEIRO JOSÉ PRIVAT *- Óleo de Descartes Gadelha. É trabalho inspirado no quadro a óleo de Décio Rodrigues Villares (1851-1931). O quadro de Décio Villares, do mesmo modo que o retrato de Sinimbu feito por Victor Meirelles, também estava aposto na sala de honra da estação ferroviária de Camocim; após a extinção do ramal ferroviário, o quadro de Villares foi doado pela diretoria da RFFSA ao Museu de Arte da Universidade Federal do Ceará.*

O Dr. José Privat, primeiro-engenheiro da Estrada de Ferro de Sobral, era natural do Rio de Janeiro, tendo vindo para o Ceará contratado pela antiga ***Companhia Cearense de Via Férrea de Baturité****, da qual construiu o trecho ferroviário Maracanaú-Pacatuba.*

Era profundo conhecedor da técnica de construção ferroviária. Atendendo ao convite que lhe fora feito pelo engenheiro em chefe da Estrada de Ferro de Sobral, Dr. Luiz da Rocha Dias, foi o Dr. Privat nomeado primeiro-engenheiro dessa ferrovia.

O Dr. Privat faleceu em Camocim, a 5 de maio de 1882, aos 47 anos de idade, após longos padecimentos.

despacho lançado na parte superior da mencionada petição, designando o dia 11 do corrente, às 11 h da manhã, para que se realizasse o leilão na residência da suplicante; foi nomeado leiloeiro Francisco Freire Napoleão.

O leilão ocorreu na presença de todos os colegas do falecido engenheiro, quando então foram arrematados os livros e jóias deixados pelo Dr. Privat. Todos os objetos foram arrematados pelo dobro do seu valor, até mesmo coisas insignificantes, estimáveis apenas pelas recordações que despertavam, em um procedimento que engrandeceu aquela comissão de engenheiros, os quais demonstraram, dessa maneira, nobreza de atitude e grande generosidade.

Entre os objetos leiloados mencionem-se um anel de brilhante; um anel de pedra, com a letra *P*; uma corrente de ouro para relógio; dois relógios, sendo o maior de ouro; três revólveres; um porta-licor; duas piteiras de espuma; um cachimbo de espuma; duas cigarreiras, uma das quais de charão; três estoques, um deles com bainha de prata (em outro desses estoques estava gravada a data de 1681); várias bengalas, uma das quais tinha castão de marfim; diversos instrumentos de engenharia; um quadro com o retrato de Victor Hugo; várias dezenas de livros sobre os mais variados assuntos, de autores como, entre outros, Bouillet, Sonnet, Lyell, Chernoviz, Liais, Whepple, Level, Abílio Borges, Nicolau Moreira, Polonceau, Jacquet, Stanley, Capelo e Ivens, Thiers, Rebouças, Ramée, Claudel, Scheffler, Proudhon, Oppermann, Paul Féval, Alexandre Dumas, Victor Hugo, Júlio Verne, Vaskoll, Bazaine e Mallet.

Havia diversos jornais ingleses, bem como relatórios e outros tratados sobre construção de ferrovias, e inúmeros mapas, os quais foram igualmente leiloados.

No auto de arrolamento e partilha dos bens do casal constam também duas armações de ouro para *pince-nez*, sem lentes, dois *pince-nez* de ouro, abotoaduras, anéis, brincos, pulseiras e mais alguns objetos.

À vista da pobreza e desolação da viúva, convidou-a o Dr. Luiz da Rocha Dias para sua própria casa, tomando também a si todos os trabalhos para que se concluísse o inventário o mais rapidamente possível; transportou-a, em seguida, para Pernambuco, pois que ali residiam os pais de D. Francisca Privat.

O engenheiro-chefe da Estrada de Ferro de Sobral deu mais outra brilhante prova de sua grandeza moral, quando tomou a si um dos órfãos, que era seu afilhado, e prometeu educá-lo como se fosse seu próprio filho.

O Dr. Ricardo Lange foi interinamente nomeado 1º engenheiro, cargo antes ocupado pelo Dr. Privat.

Antes, porém, de encerrarmos a triste narrativa desses fatos ocorridos em Camocim há mais de um século atrás, cumpre resgatar da prisão do esquecimento - onde há muito se achava - a memória do Dr. Clodoaldo de Andrade, perpetuando seu nome para as páginas da História e admiração dos pósteros.

O Dr. Clodoaldo de Andrade, médico da Estrada de Ferro de Sobral, de origem humilde e formado à custa de seus próprios esforços, tratou de maneira desvelada, durante vários meses, do engenheiro Privat.

Esgotadas as forças da ciência, caiu o malfadado engenheiro em estado de

completa prostração, o qual durou mais de três meses.

Foi longo o seu padecer, quando a força vital se lhe esvaía lentamente, qual o lento escoar da areia em uma ampulheta. . .

Foram 174 visitas médicas feitas pelo Dr. Clodoaldo de Andrade ao enfermo, em um período que se estende de 24 de agosto de 1881 até 4 de maio do ano seguinte, inclusive 11 visitas extraordinárias feitas à noite, e uma conferência a 10 de novembro de 1881.

Falecido o Dr. Privat, sua dívida para com o Dr. Andrade elevava-se à quantia não pequena de 1:055$000 réis (um conto e cinqüenta e cinco mil-réis); para que se tenha melhor noção sobre este valor, basta mencionarmos o fato de que o produto obtido do leilão com os objetos e livros do Dr. Privat rendeu a quantia de 2:398$500 (dois contos trezentos e noventa e oito mil e quinhentos réis).

O Dr. Clodoaldo de Andrade era, portanto, credor do monte do engenheiro falecido. Grande, porém, era seu coração, e sua nobreza de caráter se nos revela inolvidável através de comovente gesto.

Apresentando no inventário a conta que lhe era devida por honorários médicos, requereu o Dr. Clodoaldo ao juiz municipal e de órfãos, para que a mencionada quantia fosse revertida aos filhos do Dr. Privat, Luiz e Alice, em favor dos quais abria mão de seus direitos.

Esse proceder belíssimo dá-nos uma idéia da altitude moral do homem que foi o Dr. Clodoaldo de Andrade.

O Dr. José Privat foi sepultado no cemitério de Camocim, até que, por despacho de 11 de janeiro de 1886, D. Joaquim, Bispo do Ceará, concedeu licença para a exumação dos ossos daquele engenheiro, sendo os mesmos colocados em uma urna no consistório da Matriz de Camocim (27).

Encerremos, porém, esta página bela e triste.

Em sua homenagem denominou-se de *Engenheiro Privat* um lugarejo situado à margem da via férrea, o qual dista 9 km de Granja, no rumo norte. Ali, no segundo decênio do nosso século, o pároco de Granja, padre Vicente Martins da Costa, construiu, benzeu e inaugurou a capela de Nossa Senhora da Conceição, a qual possui o patrimônio de 50 braças de terra no local da igreja. Em 12 de setembro de 1915 instituiu a antiga *RVC (Rede de Viação Cearense)* uma *parada* naquela povoação.

(27) Cf. *Livro de Registro das Provisões de Exhumação, Erecção de Capellas, Cemiterios, Oratorios Privados, Proceder à Benção, Missa em Casa Particular*, 1875, fl. 29, Arquivo do Arcebispado de Fortaleza.

CAPÍTULO VII

OS TRILHOS CHEGAM FINALMENTE A SOBRAL E BUSCAM A IBIAPABA

Aprovado o regulamento de tráfego da Estrada de Ferro de Sobral. Inauguração da estação de Sobral. Estações iniciais da Estrada de Ferro de Sobral, com as respectivas posições quilométricas, altitudes e datas de inauguração. A estação de Riachão (atual Uruoca). A Câmara Municipal de Viçosa solicita ao presidente da província a construção de um ramal ferroviário de Granja até à localidade de Tubarão (atual General Tibúrcio). Desembarque em Fortaleza de uma comissão de engenheiros encarregada do prolongamento das ferrovias de Baturité e Sobral. Prosseguem os trabalhos da ferrovia até Ipu. Relatórios de presidentes da província sobre a Estrada de Ferro de Sobral. Adentra-se a ferrovia nas vastidões do sertão cearense. Inauguração de diversas estações.

OS TRILHOS CHEGAM FINALMENTE A SOBRAL E BUSCAM A IBIAPABA

Pelo Decreto nº 8.557, de 27 de maio de 1882, aprovou o Governo Imperial o regulamento para o serviço de construção e tráfego da Estrada de Ferro de Sobral, expedindo o respectivo regulamento, o qual foi posto em execução no dia 1 de julho do mesmo ano.

No dia 24 de julho foi inaugurada a linha telegráfica ligando Massapê a Sobral.

Finalmente, em 31 de dezembro de 1882, foi solenemente inaugurada a estação da cidade de Sobral, quando então se entregou ao público mais 22.600 m de ferrovia, percurso compreendido entre Massapê e Sobral.

O Presidente da Província, através de ofício datado de 23 de novembro de 1882, aprovara a data que fora designada pelo engenheiro-chefe para a inauguração da estação de Sobral, a saber, o último dia do ano, isto aceito, em virtude de aviso do Ministério da Agricultura, de 30 de julho de 1881.

A Estrada de Ferro de Sobral possuía inicialmente, portanto, 6 estações, abaixo mencionadas com as respectivas posições quilométricas, altitudes e datas de inauguração.

Estações	Posição Quilométrica	Altitude	Data da Inauguração
Camocim	0.000 m	4,5 m	15 de janeiro de 1881
Granja	24.425 m	8,9 m	15 de janeiro de 1881
Angica (proximidades de Martinópole)	43.790 m	73,9 m	14 de março de 1881
Pitombeiras (atual Senador Sá)	79.133 m	87,2 m	2 de julho de 1881
Massapê	106.320 m	76,0 m	31 de dezembro de 1881
Sobral	128.920 m	74,6 m	31 de dezembro de 1882

A estação de *Riachão* (atual Uruoca), distante 65.620 m de Camocim, somente seria inaugurada a 10 de janeiro de 1894.

Observemos aqui que a Câmara Municipal de Viçosa, ainda nesse ano de 1882, enviou representação ao Presidente da Província, Dr. Sancho de Barros Pimentel, no sentido de que fosse votada a verba necessária para a construção de um ramal ferroviário de Granja até *Tubarão* (atualmente General Tibúrcio, pertencente ao município de Viçosa), tendo este, em 25 de maio de 1882, transmitido a representação daquela câmara ao 1º secretário do Senado, como também ao 1º secretário da Câmara

dos Deputados (28).

No último dia do mês de maio do ano seguinte, desembarcou em Fortaleza, do vapor *Pará*, procedente do sul, uma comissão de engenheiros encarregada do prolongamento das estradas de ferro de Baturité e Sobral.

Essa comissão, já em 10 de agosto de 1883 dava início, em Sobral, à exploração do terreno para prosseguimento da ferrovia até Ipu.

Estendia, pois, a Estrada de Ferro de Sobral seus trilhos em busca da fértil Serra da Ibiapaba, ponto necessário e lógico de qualquer ferrovia construída no norte do Ceará.

No *Relatório* com que o Presidente da Província do Ceará, Dr. Carlos Honório Benedito Ottoni, passou a administração ao Conselheiro Sinval Odorico de Moura, em 19 de fevereiro de 1885, lemos o seguinte:

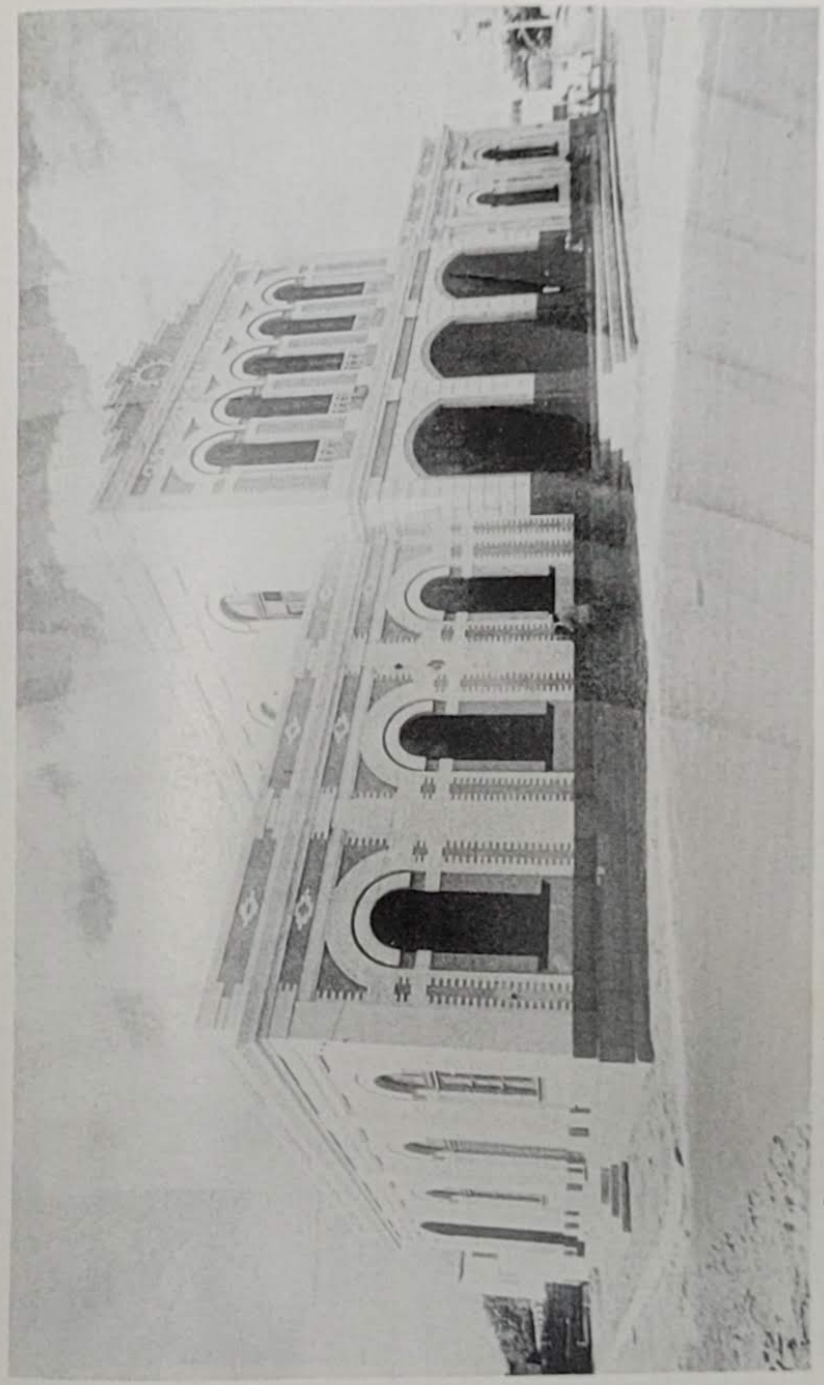
> *Acerca dessa via-ferrea que presentemente põe em communicação a florescente villa de Camocim com a cidade de Sobral, e tem por objectivo a villa do Ipú, cujos trabalhos de exploração já estão devidamente ultimados, e pendentes de solução do ministro d'agricultura, transmitto á V. Exc. as informações que obtive do digno director engenheiro João da Cunha Beltrão d'Araujo Pereira.*
>
> *Inaugurada no dia 31 de Dezembro de 1882 a estação de Sobral, ultima desta estrada, terminaram em 30 de Junho seguinte as despezas feitas por conta da Construcção, verificando-se ter sido despendida em Camocim com a construcção da estrada a quantia de 2.245.274$483. Nesse total acha-se comprehendida a importancia das diarias de 200 reis pagas aos trabalhadores soccorridos com rações, que se elevam ao numero de 1.445.512.*
>
> *A receita e a despeza desde a inauguração da 1ª estação há sido a seguinte:*

Annos	*Extensão*		*Receita*
1881	*56.480*		*23.741$406*
1882	*106.320*		*52.954$844*
1883	*128.920*		*81.508$741*
1884	*128.920*	*(só de 10 meses)*	*151.707$785*
1885	*128.920*		*50.431$146* (29)

Em *Relatório* de 9 de abril de 1886, Miguel Calmon du Pin e Almeida, ao passar a administração da província ao seu sucessor, desembargador Joaquim da Costa Barradas, expressa-se nestes termos a respeito da ferrovia:

(28) Cf. *Livro de Minutas da Presidência da Provincia do Ceará para Diversos*, 1882, Arquivo Público do Estado do Ceará.

(29) *Apud* Pompeo, *op. cit.*, volume II, p. 532.



ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CAMOCIM - *Ponto inicial da antiga* ***Estrada de Ferro de Sobral****, sua inauguração ocorreu a 15 de janeiro de 1881. Seu estilo arquitetônico demonstra a influência que as edificações ferroviárias européias exerceram no Brasil no século XIX.*

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE GRANJA *- A cerimônia de sua inauguração ocorreu na mesma data que a da estação ferroviária de Camocim (manhã de 15 de janeiro de 1881), tendo sido oficialmente aberta ao público pelo presidente da Câmara Municipal de Granja, coronel Zeferino Gil Peres da Mota.*

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE MARTINÓPOLE *- A cidade de Martinópole, que é de data posterior à construção da ferrovia, foi erigida no planalto chamado* ***Córrego****, e servia-se inicialmente da estação ferroviária de Angica, situada cerca de 2 km ao norte do burgo, às margens de uma lagoa; Angica foi inaugurada em 14 de março de 1881. A estação acima, localizada no centro de Martinópole, somente foi inaugurada em 1930.*

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE URUOCA *- A estação ferroviária de Riachão (atual cidade de Uruoca) somente seria inaugurada em 10 de janeiro de 1894.*

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SENADOR SÁ *- A inauguração da estação ferroviária da povoação de* ***Pitombeiras*** *(atual cidade de Senador Sá) ocorreu no dia 2 de julho de 1881; encontra-se atualmente em péssimo estado de conservação, como atesta a foto acima.*

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE MASSAPÊ *- Inaugurada a 31 de dezembro de 1881, era a penúltima estação do percurso inicial da Estrada de Ferro de Sobral.*

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SOBRAL *- Sobral, a grande cidade da zona norte do Ceará e importante empório comercial de vasta região, teve sua estação ferroviária inaugurada no dia 31 de dezembro de 1882.*

Como Sobral era a maior cidade servida pela ferrovia, tomou esta a denominação oficial de ***Estrada de Ferro de Sobral.***

Constituida no tempo da calamitosa secca de 1877, a sua directriz, ligando o porto do Camocim á cidade de Sobral foi somente justificada pela necessidade da conducção de soccorros á população do norte da provincia, quando de novo flagellada por esta calamidade e pela conveniencia de soccorrer os famintos que habitavam esta zona, trocando o salario pela esmola e prevenindo a agglomeração de toda a população na capital.

Percorrendo uma zona de 128.920 metros do solo, com insignificantes excepções, pouco fertil e habitada, apropriada somente a criação, a sua renda, como aliás era de esperar, mostra-se ainda insufficiente para supprir a despeza.

A experiencia dos cinco annos decorridos, depois de entregue ao trafego, é, a meu vêr, sufficiente para fazer desapparecer a esperança nutrida no momento de sua construcção de que o desenvolvimento da agricultura, augmentando a producção do algodão e dos cereaes, traria num futuro não mui longe sufficiente fonte de receita.

No anno de 1883, de excepcional abundancia para os productos da provincia, sobretudo para o algodão, a receita attingiu apenas a 81 contos, pouco mais da metade da despeza.

Fôra, portanto, impertinencia mal cabida não reconhecer o erro de sua direcção (30).

Rumava, pois, a Estrada de Ferro de Sobral para a Ibiapaba.

A primeira estação a ser inaugurada além de Sobral foi a de Cariré, em 1 de novembro de 1893, e distando 161.670 m de Camocim.

Seguiu-se-lhe a inauguração da estação de Santa Cruz (atual Reriutaba), em 1 de dezembro de 1893; distava 188.490 m do ponto de partida.

A via férrea chegaria ao Ipu no ano seguinte, quando foi inaugurada a sua estação em 10 de outubro de 1894, a 216.457 m da costa.

Ainda perlongando a Ibiapaba, dirigiu-se a ferrovia para Ipueiras, datando essa estação de 1 de maio de 1910, e afastada 243.387 m do ponto inicial.

A ferrovia adentrava-se nas vastidões do *hinterland*. . .

Buscava agora a Crateús.

Charito (atual Engenheiro João Tomé) e Nova Russas, cujas estações foram inauguradas na mesma data (3 de novembro de 1910), estão distantes da costa, respectivamente, 260.406 m e 277.154 m.

A estação de Pinheiro (atual Sucesso) data de 1 de janeiro de 1912, distante 305.233 m de Camocim.

A estação de Crateús, a 336.474 m de Camocim, ponto inicial da ferrovia, foi inaugurada em 12 de dezembro de 1912.

De Crateús, infletiu a estrada de ferro no rumo do poente, buscando a raia com o Piauí.

---

(30) *Apud* Pompeo, *op. cit.*, volume II, pp. 532-533.

As estações de Poti e Ibiapaba, respectivamente a 358.676 m e 373.493 m do ponto de partida, foram inauguradas em 31 de dezembro de 1916 e 3 de setembro de 1918.

Oiticica, já na fronteira com o Piauí, teve sua estação inaugurada a 30 de novembro de 1932.

Antes, porém, ao longo deste gigantesco trajeto, haviam sido inauguradas as estações de Jaibaras (30 de dezembro de 1924), Pires Ferreira (21 de janeiro de 1925) e Amanaiara (3 de dezembro de 1929).

Finalmente, as estações de Santa Teresinha e Abílio Martins, ambas localizadas entre Ipu e Crateús, foram inauguradas, respectivamente, em 11 de novembro de 1950 e 5 de agosto de 1951.

CAPÍTULO VIII

JANEIRO DE 1950: TENTATIVA DE DESATIVAÇÃO DAS OFICINAS EM CAMOCIM

Principia o declínio da Estrada de Ferro de Sobral: rebaixada à condição de ramal ferroviário Sobral-Camocim. Tentativa de extinção das oficinas da ferrovia em Camocim, em 1950. Transferência de funcionários. Revolta da população de Camocim. Obstrução da via férrea. Conferência das autoridades para solucionar o impasse. Telegrama enviado pelo Dr. Hugo Rocha, diretor da RVC, e Sr. Francisco Coelho, prefeito municipal de Camocim, aos líderes camocinenses. Resposta do deputado Murilo Aguiar. Novo despacho telegráfico do diretor da RVC ao deputado Murilo Aguiar. Persiste o impasse. Despachos telegráficos provenientes de Camocim. Fracassam as negociações. A questão é entregue ao desembargador Faustino de Albuquerque, governador do Ceará. Viagem do governador a Camocim, acompanhado por ilustre comitiva. O povo, em delírio, aplaude o cortejo. Monumental comício. Solucionado o problema. Desobstrução da ferrovia. Lenta transferência das oficinas de Camocim para Fortaleza.

JANEIRO DE 1950: TENTATIVA DE DESATIVAÇÃO DAS OFICINAS EM CAMOCIM

Neste capítulo vem sobremaneira oportuna a menção ao fato de que a Estrada de Ferro de Sobral (até então conhecida como tal), considerada desde seus primórdios como uma das mais importantes vias de penetração para os vastos sertões cearenses, somente foi rebaixada e aviltada à condição de mero ramal ferroviário no segundo quartel do nosso século, quando estabeleceu-se, finalmente, a ligação ferroviária entre Fortaleza e Sobral, unindo-se, deste modo, a capital cearense às ferrovias que atingem o Piauí e o Maranhão.

Esse fato seria o início do fim da Estrada de Ferro de Sobral.

Já em janeiro de 1950 tentava a direção da antiga *Rede de Viação Cearense* dar início ao processo de desativação do ramal Sobral-Camocim, ao empreender a tentativa de extinção das oficinas da ferrovia, situadas em Camocim.

As oficinas da *RVC* em Camocim tinham, em 1950, uma média de 300 operários, enquanto que na estação, compreendendo a parte administrativa, a diretoria, o sistema de tráfego e o sistema de via permanente, havia, aproximadamente, 150 funcionários.

Tudo começou com uma simples tentativa de transferência de funcionários, a 24 de janeiro de 1950.

O trem que os levaria para Sobral não pôde partir; a população de Camocim, revoltada, impediu a partida do comboio que deveria trafegar com destino a Crateús. A multidão, enfurecida, obstruiu a linha com grande quantidade de pedras, trilhos e dormentes no trecho da esplanada da estação. Lançara-se até mesmo uma velha caldeira no leito da ferrovia.

O Dr. Edmundo Vieira, chefe da Quinta Divisão, sediada em Sobral, comunicou tal fato, através de telegrama, ao Dr. Hugo Rocha, então diretor da *RVC*.

Na manhã seguinte o diretor da *RVC*, Dr. Hugo Rocha, reuniu-se em seu gabinete com o Dr. Aloísio Bonavides (secretário do Governador do Estado) e com o Sr. Francisco Coelho, Prefeito Municipal de Camocim, o qual viajara às pressas para a capital. Após demorada conferência reservada que durou cerca de duas horas, ficou resolvido o envio de um telegrama ao deputado Murilo Aguiar, ao Sr. Alfredo Coelho, presidente da *Associação Comercial de Camocim*, e ao vigário, padre Inácio Magalhães, solicitando sua interferência no sentido de esclarecer a população daquela cidade sobre as razões dadas pela *RVC* para as transferências de alguns funcionários ali

destacados.

O telegrama então enviado era do seguinte teor:

> *Apraz-nos comunicar ilustre conterraneo para conhecimento população essa progressista cidade estivemos hoje pela manhã apreciando cuidadosa e demoradamente acontecimentos aí verificados. Após minucioso exame fatos deliberamos cientificar-lhe informações divulgadas aí são destituídas de qualquer fundamento não sendo exato direção Rede Viação Cearense tenha autorizado qualquer transferência funcionário servindo Camocim. Direção Estrada apenas recomendou fosse designada uma tripulação para equipar locomotiva nº 306 destacada para trafegar Estrada Ferro Sobral fim possibilitar escoamento sobre cerca 400.000 sacas milho acumuladas várias estações zona norte com prejuízos incalculaveis para comércio exportador esta Capital. Esclarecemos, outrossim, que viagem agente Antônio Faria e operário Marcelino Duque Oliveira foi determinada pelo engenheiro Edmundo Vieira a fim de que o primeiro substituisse pelo prazo de três ou quatro dias o agente da estação de Sobral que necessitava vir a Fortaleza em objeto serviço e o segundo para substituir, também provisoriamente, o encarregado da casa de força de Sobral afastado de sua função em gozo de férias. Ambos servidores deverão regressar Camocim imediatamente após apresentação dos que foram substituídos, o mesmo acontecendo com a tripulação designada para servir locomotiva 306 que, como acentuamos, não foi removida, mas apenas destacada para um serviço relevante de caráter urgente e transitório. Prestadas essas informações que julgamos perfeitamente compreensíveis, esperamos que com sua pronta e valiosa interferência seja população essa cidade devidamente esclarecida fim possamos conseguir normalização atividades Rede Viação Cearense seriamente prejudicadas dada impossibilidade trafego trem horário deveria ter saído ontem para Crateús. Estamos absolutamente confiantes tudo será solucionado a contento evitando-se maiores explorações respeito caso tantos prejuízos vem causando debilitada economia nosso Estado. Aguardamos com maior interesse sua resposta.*
>
> *Atenciosamente,*
>
> *Aloisio Bonavides representante Governo Estado*
> *Hugo Rocha diretor Rede Viação Cearense*
> *Francisco Coelho Prefeito Municipal Camocim (31).*

Por volta das 23 h dessa noite, recebeu o Dr. Hugo Rocha um despacho proveniente de Camocim, assinado pelo deputado Murilo Aguiar, em resposta ao que lhe havia sido enviado; no seu telegrama sugeria o deputado udenista que, para solucionar o problema, o dirigente da *RVC* deveria fazer com que o Dr. Edmundo

(31) *Apud O Povo*, Fortaleza, 25 de janeiro de 1950.

Vieira, chefe da 5ª Divisão, sediada em Sobral, fosse até Camocim, para dar maiores explicações à população. Ainda no citado telegrama, sugeria o deputado Murilo Aguiar que a tripulação designada para a máquina nº 306 apanhasse a própria locomotiva na estação de Camocim, ao invés de fazê-lo em Sobral.

O Dr. Hugo Rocha, em resposta, enviou o seguinte telegrama ao deputado Murilo Aguiar:

> *Atendendo ao seu apelo e dando mais uma vez prova de espírito público e tolerância em face dos interesses coletivos grandemente prejudicados, não terei dúvidas em aceitar a sua sugestão para que os funcionários destacados para servirem fora de Camocim deixem de seguir no trem horário, devendo fazê-lo, entretanto, dentro de poucos dias, a fim de que os respeitáveis interesses públicos não continuem prejudicados. Assim sendo, ficais autorizado a acertar com o Dr. Edmundo Vieira medidas que satisfaçam esta deliberação (32).*

O povo, porém, se conservava irredutível em suas exigências; a *Associação Comercial de Camocim*, em sessão permanente e com uma multidão em suas imediações, analisava os últimos telegramas trocados entre aquela entidade e a direção da *Rede de Viação Cearense*.

O trem continuava parado em Camocim, a locomotiva sem fogo, e um trecho da ferrovia obstruído em uma extensão de 600 m.

No dia 26 de janeiro, quinta-feira, recebeu o Dr. Aloísio Bonavides os seguintes despachos telegráficos, procedentes de Camocim:

> *A cidade, não obstante não haver-se registrado nenhum incidente, ainda permanece sob intensa exaltação. A massa popular continua vibrante e entusiasmada, com o propósito de obter o cancelamento da ordem de saída de qualquer operário. Acredito que somente a vinda do ministro da Viação conseguirá normalizar a situação. Por outro lado, fala-se insistentemente na possibilidade da saída do horário, no próximo sábado.*
>
> *Saudações.*
>
> *Capitão Assis Pereira Delegado Especial (33).*

> *Em resposta ao seu radiograma, informamos que estamos empregando todos os esforços no sentido de que a tranqüilidade volte a reinar em nossa terra. O povo, entretanto, continua intransigente, com o objetivo de conseguir um pronunciamento definitivo do sr. ministro da Viação sobre a permanência das oficinas da Estrada de Ferro, porquanto, desde outubro, vem trabalhando sem ter obtido qualquer solução para o caso. Toda a população, sem distinção de classe ou de*

(32) *Apud O Povo*, Fortaleza, 26 de janeiro de 1950.
(33) *Ibidem*.

credos, percorre as ruas da cidade, numa demonstração evidente de que pretende fazer valer os seus direitos. Logo mais, daremos melhores informações sobre os resultados dos esforços que estamos empregando.

Abraços.

Murilo Aguiar e Alfredo Coelho (34).

Continuamos a empregar grandes esforços no sentido de conseguir que o povo aceite a solução contida no telegrama do Dr. Hugo Rocha. Entretanto, consideramo-nos impotentes, dada a exaltação do povo.

Abraços.

Murilo Aguiar, Alfredo Coelho e José Coelho (35).

Persistia o impasse, pois que a população de Camocim decidiu então condicionar a questão ao Ministro da Viação, Dr. Clóvis Pestana, exigindo-se dele um pronunciamento formal sobre a manutenção das oficinas naquela cidade; enquanto não se pronunciasse o Ministro da Viação, persistiria o povo de Camocim em sua atitude, não permitindo a saída do trem que ali se encontrava parado desde terça-feira.

No dia 27 de janeiro, o Dr. Edmundo Vieira comunicou através de telegrama ao Dr. Hugo Rocha, que as oficinas da *RVC* em Camocim também se encontravam inteiramente paralisadas, em virtude do bloqueio das linhas que davam acesso aos combustíveis; comunicou-lhe também que o trem de lastro, que se destinava àquela cidade, continuava retido em Granja, pois que impossibilitado de chegar ao seu ponto de destino em virtude da obstrução da via férrea.

Fracassadas as negociações, já que suas propostas de conciliação haviam sido rejeitadas pela população de Camocim, entregou o Dr. Hugo Rocha a questão ao Governador do Estado, desembargador Faustino de Albuquerque, solicitando do mesmo providências imediatas para a desobstrução da ferrovia.

Entrementes, o deputado Murilo Aguiar e o presidente da *Associação Comercial de Camocim*, Sr. Alfredo Coelho, solicitaram também a intervenção do Governador do Estado, pedindo-lhe que interferisse pessoalmente junto ao Ministro da Viação, engenheiro Clóvis Pestana, com a máxima urgência possível, porquanto os ânimos ali estavam bastante exaltados.

O Governador do Estado telegrafou então ao Ministro da Viação, quando lhe expôs detalhadamente a situação reinante em Camocim.

O Dr. Pestana resolveu enviar a Camocim, como seu emissário, o engenheiro Virgínio Santa Rosa; chegando a Fortaleza, dirigiu-se o Dr. Santa Rosa a Camocim, na manhã do dia 29 de janeiro de 1950, um domingo, acompanhado do Governador do Estado, desembargador Faustino de Albuquerque, do Dr. Aloísio Bonavides, secretário do Governador, bem como de diversas outras autoridades.

O bimotor da *FAB*, conduzindo a ilustre comitiva, alcançou Camocim por volta

(34) *Ibidem.*

(35) *Ibidem.*

de 12,30 h. Sua aterrissagem foi difícil, porquanto milhares de pessoas se comprimiam no campo de pouso; após a aterrissagem, foi a comitiva imediatamente cercada pela multidão, que aplaudia calorosamente os ilustres viajantes.

Após breve alocução, dirigiu-se o governador Faustino, juntamente com sua comitiva, à cidade, sendo seu carro empurrado durante 2 km pelo povo em delírio. À frente do carro do governador, marchavam dezenas de cavaleiros, em belo desfile. Camocim estava completamente engalanada para receber os visitantes ilustres.

O governador tinha seu nome delirantemente aclamado pela multidão a cada instante; os nomes dos engenheiros Clóvis Pestana, Ministro da Viação, e Virgínio Santa Rosa, seu emissário, também eram bastante aclamados pelo povo, o qual empunhava centenas de cartazes e bandeiras, em uma vibração indescritível.

O cortejo, aplaudido com exaltação por todo o percurso, dirigiu-se finalmente para a *Praça da Estação*, onde foi realizado um monumental comício, talvez o maior que Camocim tenha visto até nossos dias.

De início, discursou o Sr. José Fontenele, seguindo-se-lhe diversos líderes classistas; em seguida falou o secretário do governador, Dr. Aloísio Bonavides, cujo nome também era saudado com delírio pelo povo.

O Dr. Bonavides relatou o trabalho que fora desenvolvido em favor do movimento dos camocinenses, e concluiu dando a notícia de que o governador conferenciara com o representante do ministro, quando solicitara seu empenho no sentido de cooperar no trabalho que intentava realizar em favor da dragagem do porto de Camocim.

O engenheiro Virgínio Santa Rosa, em belo improviso dirigido à população de Camocim, assegurou que as oficinas da ferrovia não sairiam da cidade; também disse ao povo que serviria de advogado das reivindicações daquela cidade junto ao ministro.

O último a discursar perante a multidão aglomerada defronte da estação, foi o Governador do Estado, desembargador Faustino de Albuquerque.

Ao iniciar seu discurso, disse o governador que estava e sempre estaria com o povo de Camocim; asseverou Albuquerque que as oficinas não sairiam da cidade, e para isso Camocim contava com o governo do Estado.

Vivamente aplaudiu a multidão as palavras finais do governador; caía já forte chuva, porém o povo continuou como estava.

Ao findar o monumental comício, dirigiu-se o Governador do Estado, juntamente com o representante do Ministro da Viação e demais membros da comitiva, sempre acompanhados pela multidão, para a sede da *Associação Comercial de Camocim*, onde realizou-se magna sessão. Ali, sempre aclamado pelo povo, falou novamente o governador, bem como outras autoridades, inclusive o Dr. Santa Rosa, encerrando-se a sessão exatamente às 16,30 h.

Por volta das 17,00 h, o governador Faustino, acompanhado do secretário do Ministro da Viação e dos membros de sua comitiva, como também das autoridades e da imensa multidão agregada ao cortejo, encaminhou-se para a estação; em torno da estação havia mais de duas mil pessoas reunidas, inclusive grande quantidade de mulheres.

O próprio governador deu início ao trabalho de desobstrução da linha, belo exemplo que foi seguido pelas demais autoridades e pela multidão; a obstrução do leito da ferrovia fora tanta, que se os obstáculos fossem removidos somente pelos funcionários da Estrada de Ferro, levar-se-ia no mínimo três dias.

Mais tarde, na residência do presidente da *Associação Comercial de Camocim*, foi realizado um banquete, quando falaram diversos oradores. Ao final do banquete, apelou o povo de Camocim para o governador, quando lhe pediram que pernoitasse ali.

Atendeu o governador o pedido que lhe fora feito pela multidão, somente regressando a Fortaleza na manhã seguinte, partindo de Camocim pouco antes das 10,00 h de segunda-feira.

Entretanto, esse belíssimo movimento cívico de Camocim, quando sua população lutou com denodo e valor pela manutenção das oficinas da Estrada de Ferro de Sobral, sediadas naquela cidade costeira, não lhe serviu muito; para desapontamento da população, as oficinas da ferrovia foram sendo transferidas para Fortaleza aos poucos, até a sua total desativação.

CAPÍTULO IX

A ESTRADA DE FERRO DE SOBRAL NO FIM DO SÉCULO XIX E OS PERÍODOS DE ARRENDAMENTO

*A **Barragem Lima Brandão**, em Granja. Visita do Conde d'Eu à cidade de Granja, em julho de 1889. Relação dos funcionários da Estrada de Ferro de Sobral no fim do século XIX. Arrendamento da Estrada de Ferro de Sobral: **Sabóia, Albuquerque & Cia.** e **The South American Railway Construction Company Limited**. Fiasco da administração estrangeira. Campanha do engenheiro Piquet Carneiro contra a companhia estrangeira. Rescinde-se o contrato de arrendamento. Movimento financeiro da Estrada de Ferro de Sobral de 1881 a 1920. Horário dos trens, material rodante e movimento do tráfego no princípio do século XX.*

A ESTRADA DE FERRO DE SOBRAL NO FIM DO SÉCULO XIX E OS PERÍODOS DE ARRENDAMENTO

Retornemos, porém, ao século passado, mais precisamente ao ano de 1889, quando foi construída no rio Coreaú "...uma excelente e mui sólida barragem, - incontestavelmente a obra de maior utilidade, até hoje, feita em tempo de seca no município.

"Fica a barragem, que tomou o nome de *Lima Brandão* - o distinto Engenheiro construtor, na confrontação da importante ponte da via férrea sobre o Coreaú..." (36)

Como vemos, a *Barragem Lima Brandão*, a qual tomou o nome do Dr. José Estácio de Lima Brandão, diretor da Estrada de Ferro de Sobral, foi construída na seca terrível que já se estendia desde o ano anterior.

A *Barragem Lima Brandão*, em Granja, forma um grande reservatório de água represada, com mais de uma légua de comprimento; está, porém, completamente assoreada em nossos dias, sendo de extrema necessidade a sua dragagem, bem como a de um trecho do leito do rio, para que, desse modo, possa acumular bastante água.

Ainda nesse ano de 1889, exatamente no dia 31 de julho, trafegou pela Estrada de Ferro de Sobral um visitante ilustre, o Conde d'Eu, genro do Imperador D. Pedro II.

Desembarcando em Camocim em um navio da *Companhia Maranhense de Navegação a Vapor*, dirigiu-se o Príncipe para Sobral às 8,00 h desse dia; o trem passou em disparada pela estação de Granja, onde a Câmara Municipal, a nobreza e o povo da terra estavam reunidos para apresentarem seus cumprimentos ao Príncipe.

Advertido por João Brígido - que em Camocim, juntamente com outros mais, reunira-se à comitiva do Conde d'Eu - sobre a inconveniência que o engenheiro Lima Brandão lhe fizera cometer, não se detendo em Granja para retribuir as saudações da população, mostrou-se o Príncipe bastante aflito com isso, aconselhando-se então com Brígido sobre a melhor forma de sanar a indelicadeza cometida, ainda que involuntária de sua parte.

Sugeriu Brígido que se telegrafasse para Granja, informando que o Príncipe faria a visita no retorno, marcando aquilo para meia-noite.

Assim foi feito.

---

(36) Alvaro Gurgel de Alencar, *Diccionario Geographico, Historico e Descriptivo do Estado do Ceará*, 2ª edição, Fortaleza, Typographia Minerva, 1939, p. 160.

A comitiva partiu de Sobral às sete horas da noite, tendo chegado em Granja por volta de meia-noite; ''. . .gyrandolas, como verdadeira chuva de bolides, annunciarão que a obsequiosa população da cidade sertaneja estava de pé, com as suas melhores galas para receber a S.A. Era uma hora da noite.

''A estação regorgitava de gente. Não obstante ficar a parada á grande distancia, talvez mais de um kilometro da cidade, o Principe fez o caminho a pé, visitou a matriz onde foi recebido á porta com o ceremonial conveniente pelo revd. vigario; d'ahi encaminhou-se á casa da camara onde a edilidade reunida em sessão extraordinaria leu-lhe uma mensagem de congratulação pela sua boa vinda a esta terra desolada, que o recebia em seu seio com todos os signaes da mais franca lealdade e sympathia.

''S.A. visitou ainda a cadeia, indo depois a casa do nosso bom amigo Carvalho Motta, onde se dignou de acceitar uma taça de café, voltando em seguida, ainda a pé, para o trem.

''Erão duas horas da noite. S.A. deu cem mil réis para as obras da matriz de Granja, como havia dado cem em Sobral, para a casa de caridade, vinte a uma pobre viuva, e muitas outras esmolas de cinco e dez mil réis aos pobres que delle se approximavão.

''Ao partir o trem, uma enorme aclamação saudou o augusto viajante'' (37).

Lembremos aqui que o Conde d'Eu retornava de uma viagem empreendida ao Extremo Norte do Império, aonde fora no intuito de contrabalançar a propaganda republicana.

Vejamos agora uma relação contendo os nomes dos funcionários da Estrada de Ferro de Sobral no século passado:

Estrada de Ferro de Sobral

Relação do pessoal do tráfego e do prolongamento desta Estrada de Ferro

Administração Central
1ª divisão

Diretor engenheiro-chefe - Antônio de Sampaio Pires Ferreira
Secretário - José Joaquim de Oliveira Praxedes
Tesoureiro - Domingos Carlos de Sabóia
Contador - Zeferino Celso de Carvalho Mota
Guarda-livros - Wilibaldo Padilha
Almoxarife - Vicente Cândido Franca Cavalcante

(37) *Gazeta do Norte*, Fortaleza, 12 de agosto de 1889. Cumpre aqui observarmos que Carvalho Mota era um dos mais ricos comerciantes de Granja àquela época; mudando-se para Fortaleza, traspassou Carvalho Mota sua casa ao comerciante Inácio Xavier, e, após a morte deste, lá também residiu seu filho José Barreto Xavier, igualmente negociante, sogro e tio do atual morador, Luís Xavier de Oliveira.

A casa dispõe de agradável jardim lateral, com grades de ferro; localiza-se na Rua Pessoa Anta.

Escriturário - José Thiago de Paula Barreto
Fiel do tesoureiro - João Bessa Guimarães
Fiel do almoxarife - Ildefonso de Holanda Cavalcante
Amanuense - Ordônio Barreto (38)
Contínuo - José Arcanjo de Sousa

Construção
2ª divisão

1º engenheiro - Alfredo Novis
Engenheiro de 2ª classe - Rodolfo Batista de S. Tiago
Engenheiro de 2ª classe - Manoel Antônio de Morais Rego
Desenhista - Guilherme Capritz
Auxiliar de 1ª classe - Antonino Craveiro
Auxiliar de 1ª classe - Antônio Carlos da Silva Seixas

Tráfego e locomoção
3ª divisão

Chefe do tráfego e da locomoção - João Tomé de Sabóia e Silva
Escriturário - Antônio de Andrade Pessoa Lima
Amanuense - Antônio Filadelfo Pessoa
Agente da estação central - Antônio Luís de Aguiar
Agente de estação de 1ª classe - Vicente Jorge de S. Sobrinho
Agente de estação de 1ª classe - José Cândido de S. Carvalho
Agente de estação de 2ª classe - Antônio Maia
Agente de estação de 2ª classe - Ursulino Ferreira de Paula
Agente de estação de 2ª classe - José Gomes Ferreira Torres
Encarregado de parada - Arcelino de Oliveira Freire
Encarregado de parada - Antônio Fernandes da Paz Fortuna
Encarregado de parada - Temístocles Navarro Leitão
Telegrafista de 1ª classe - Francisco Urbano Ribeiro Lins
Telegrafista de 1ª classe - Antônio Horácio de Vasconcelos
Telegrafista de 1ª classe - Joaquim F. da Fonseca Coelho
Telegrafista de 2ª classe - Austricliano da Fonseca Coelho
Telegrafista de 2ª classe - José de Melo
Telegrafista de 2ª classe - Justino Furtado Cavalcante
Conferente - José Pio Euclides Machado
Conferente - João Rodrigues Pimentel Filho

(38) Foi posteriormente substituído por Antônio Horácio de Vasconcelos.

Conferente - Júlio Cícero Monteiro
Fiel de estação - Alexandre Carlos de Vasconcelos
Fiel de estação - Francisco Firmino de Holanda Cavalcante
Fiel de estação - Francisco Paulo da Silva Rebelo
Condutor de trem de 1ª classe - Manoel Luís de Sampaio
Condutor de trem de 2ª classe - Antônio Raimundo Braga Cavalcante

Conservação
4ª divisão

Condutor de linha - João Evangelista Barbosa
Condutor de linha - José Domingues P. de Maria Lira
Condutor de linha - José Teodoro Soares (39).

Em 8 de setembro de 1897, na Secretaria de Viação, localizada no Rio de Janeiro, foi aberta a proposta de arrendamento da Estrada de Ferro de Sobral, firmada pelo engenheiro João Tomé de Sabóia e Silva e Vicente Sabóia de Albuquerque, tendo os mesmos oferecido ao Governo dez por cento sobre a renda bruta arrecadada; essa percentagem seria paga semestralmente em papel-moeda.

Aceita pelo Governo a proposta, foi assinado o contrato de arrendamento a 25 de setembro, no qual se estipulou o prazo de arrendamento por 60 anos.

A partir de 1 de novembro de 1897, passou a Estrada de Ferro de Sobral ao controle da firma *Sabóia, Albuquerque & Cia.*

O fiscal do Governo junto à empresa arrendatária era o Dr. Carlos Perdigão da Silva Monte.

A extensão em tráfego da Estrada de Ferro de Sobral à época do arrendamento, era de 216.280 m, ou seja, do Camocim ao Ipu.

A administração superior era composta pelo engenheiro João Tomé, no cargo de diretor-gerente, e Vicente Sabóia de Albuquerque, como chefe do tráfego.

Tal contrato perdurou até 1 de maio de 1910, data em que foi rescindido, firmando o Governo novo contrato de arrendamento, agora com a *The South American Railway Construction Company Limited*, por efeito do Decreto nº 11.692 dessa data.

Durante o arrendamento à firma *Sabóia, Albuquerque e Cia.* efetuou-se o prolongamento da Estrada de Ferro de Sobral no trecho compreendido entre o Ipu e Ipueiras, cujos trabalhos haviam sido iniciados a 12 de junho de 1908.

O assentamento da primeira pedra da estação de Ipueiras, cujo terreno foi doado pelo coronel José Pompeu de Sousa Catunda, deu-se em 18 de março de 1909, sendo essa estação inaugurada na data de rescisão do contrato, ou seja, 1 de maio de 1910.

(39) *Almanach Administrativo, Estatistico, Mercantil e Industrial do Estado do Ceará para 1896*, confeccionado por João Camara, Anno II, Fortaleza, Typ. d'*A Republica*, 1896, pp. 43-44.

Desfizeram-se os vínculos contratuais com a firma *Sabóia, Albuquerque & Cia.* (bem como com *Novis & Porto*, firma arrendatária da Estrada de Ferro de Baturité) em favor da *The South American Railway Construction Company Limited*, sob a alegativa de que essa última era perita em construção e administração de ferrovias.

Sua administração foi, contudo, autêntico fiasco; a administração inglesa da *The South American Railway Construction Company Limited* "...provou, não só supina incapacidade na sua direcção, como pronunciada ganancia e proposito de lesar a fazenda nacional" (40).

Em monografia sobre a Estrada de Ferro de Baturité, Otávio Memória assim se expressa sobre esse período administrativo:

> *Destituida de idoneidade moral para dirigir esse importante departamento publico, pois que, mais tarde, como ficou exhuberantemente demonstrado, tratava-se de uma companhia fallida e quasi acephala, o periodo da sua administração notabilisou-se, desde o seu inicio, pelos meios com que os representantes della, usando dos mais censuraveis expedientes, pretendiam illudir a boa fé do Governo, no proposito censuravel de lesar a Fazenda Nacional.*
>
> *Ora propunham o augmento das tarifas, impunham condições que não se enquadravam nas clausulas do contracto, buscando, dest'arte eximir-se ao cumprimento das obrigações a que estava sujeita a Companhia, de adquirir aquelle material, de accordo com as necessidades do serviço..."* (41)

Capitaneou o engenheiro Bernardo Piquet Carneiro intensa campanha contra a companhia estrangeira, denunciando com energia todas as irregularidades daquela administração.

A situação financeira da companhia arrendatária agravava-se com o decorrer do tempo, demonstrando-se ela impotente para cumprir as obrigações contratuais a que estava sujeita.

A companhia arrendatária, cuja diretoria era composta pelos engenheiros F. R. Hull, William Huggins e J. Lorimer, teve finalmente seu contrato rescindido a 25 de agosto de 1915, quando o Governo Federal, através do Decreto nº 11.692 pôs termo àquelas irregularidades, reassumindo a administração de ambas as ferrovias.

Diga-se aqui que os constantes *deficits* nas duas vias férreas é que haviam-no compelido a arrendá-las.

Vem bem a propósito exibirmos aqui o movimento financeiro da Estrada de Ferro de Sobral, nos anos de 1881 a 1920.

(40) Pompeo, *op. cit.*, volume II, p. 527.
(41) *Apud* Pompeo, *op. cit.*, volume II, p. 527.

Anos	Receita	Despesa		
		Administração do Governo		
1881	23.741$400	46.349$847	Déficit:	22.608$447
1882	52.954$844	85.217$622	Déficit:	32.262$778
1883	81.508$741	141.709$623	Déficit:	60.200$882
1884	63.997$105	150.150$655	Déficit:	86.153$550
1885	50.431$146	143.877$761	Déficit:	93.446$615
1886	43.734$458	132.550$137	Déficit:	88.815$679
1887	67.597$276	100.613$558	Déficit:	33.016$282
1888	61.178$263	113.522$678	Déficit:	52.344$415
1889	116.750$504	128.238$184	Déficit:	11.487$680
1890	93.658$370	134.259$859	Déficit:	40.601$489
1891	65.580$087	142.112$641	Déficit:	76.532$554
1892	82.459$928	148.614$485	Déficit:	66.154$557
1893	98.494$968	157.774$639	Déficit:	59.279$671
1894	174.783$495	226.555$235	Déficit:	51.771$740
1895	210.531$274	259.989$968	Déficit:	49.458$694
1896	267.671$171	346.272$401	Déficit:	78.601$230
De 1/Jan.				
a 31/10/97	193.471$884	263.352$989	Déficit:	69.881$105
TOTAL	1.748.544$914	2.721.162$282	Déficit:	972.617$368
		Arrendamento		
De 1/Nov.				
a 21/12/97	64.988$110	37.636$765	Saldo:	27.351$345
1898	362.595$980	269.737$860	Saldo:	92.858$120
1899	413.363$682	266.068$513	Saldo:	147.315$169
1900	456.357$310	320.228$127	Saldo:	136.129$183
1901	322.307$870	289.307$016	Saldo:	33.000$854
1902	321.865$710	250.376$967	Saldo:	71.488$743
1903	313.497$750	244.607$323	Saldo:	68.890$427
1904	337.295$350	237.697$488	Saldo:	99.597$862
1905	347.941$550	244.778$676	Saldo:	103.162$874
1906	415.982$060	260.816$540	Saldo:	155.165$520
1907	516.759$780	267.655$533	Saldo:	249.104$247
1908	453.772$870	284.403$099	Saldo:	169.369$771
1909	497.848$670	271.984$829	Saldo:	225.863$841
1910	599.005$085	376.228$824	Saldo:	222.776$261
1911	543.922$602	458.634$781	Saldo:	85.287$811
1912	647.149$570	641.118$560	Saldo:	6.031$010
1913	646.118$630	702.994$630	Déficit:	56.876$000
1914	512.713$120	606.667$360	Déficit:	93.954$240
De 1/Jan.				
a 31/8/15	389.998$440	377.875$410	Saldo:	12.123$030
TOTAL	8.153.504$139	6.408.818$311	Saldo:	1.905.516$068
			Déficit:	150.830$240
		Administração do Governo		
De 1/Set.				
a 31/12/15	301.540$943	147.786$501	Saldo:	153.754$442
1916	653.796$574	463.319$081	Saldo:	190.477$493
1917	545.770$659	493.402$763	Saldo:	152.367$896
1918	787.510$742	547.698$561	Saldo:	239.812$181
1919	849.042$657	731.509$996	Saldo:	117.532$661
1920	899.211$099	808.267$138	Saldo:	90.943$961
TOTAL	4.136.872$674	3.191.984$040	Saldo:	944.888$634 (42)

No princípio do século mantinha a Estrada de Ferro de Sobral um trem misto diário entre as estações de Camocim e Ipu; o comboio partia de Camocim às segundas, quartas e sextas-feiras, regressando do Ipu às terças, quintas-feiras e sábados. Essas composições partiam às 6 horas da manhã.

Além dos trens mistos, havia também um trem de recreio entre as estações de Camocim e Sobral, o qual partia daquela estação aos sábados, às 7 horas da manhã, regressando de Sobral aos domingos, às 6 horas da manhã.

O trem dominical fazia o trajeto entre Sobral e Camocim em 4,30 h.

Já os trens mistos faziam esse mesmo percurso em 5,40 h.

Nessa época, possuía a Estrada de Ferro de Sobral o seguinte material: 8 locomotivas, 12 vagões de passageiros, 3 vagões para correio e bagagens, 23 vagões fechados para mercadorias, 23 vagões para animais e 10 vagões abertos para lastro.

Ao iniciar-se o século, o movimento da Estrada de Ferro de Sobral já era bastante acentuado, não somente no transporte de passageiros e bagagens, como também de mercadorias e animais.

A ferrovia era o meio de transporte eficaz e barato à disposição das populações existentes ao longo de seu traçado; servia, portanto, à vasta região notoriamente desprovida daqueles meios.

Vejamos a seguir o seu movimento no ano de 1901:

(42) *Apud* Pompeo, *op. cit.*, volume II, p. 539.

Estrada de Ferro de Sobral

Movimento do tráfego no ano de 1901

			Valor
Passagens:	1ª classe:	6.890	
	2ª classe:	10.336	
	Total:	17.226	51.895$600
Bagagens e encomendas - 164.087 kg			3.803$380
Animais - 15.332 cabeças			56.378$000
Mercadorias - 12.278.412 kg			188.314$300
Aluguel de trens e veículos -			477$500
Telegramas - Total: 9.021 (108.231 palavras)			18.637$800
Armazenagem -			16$380
Multas -			10$800
Rendas e lucros eventuais -			7.774$110
			322.307$870 (43)

Vemos, portanto, que ao iniciar-se o século XX, a Estrada de Ferro de Sobral atendia satisfatoriamente às necessidades da zona norte.

(43) *Almanach Administrativo, Estatistico, Mercantil, Industrial e Litterario do Estado do Ceará para o anno de 1903*, confeccionado por João Camara, Anno 9º, Fortaleza, Typ. Economica, 1902, p. 71.

CAPÍTULO X

ESTADO GERAL DA FERROVIA NO PRIMEIRO QUARTEL DO SÉCULO XX

Péssimas condições de tráfego no primeiro quartel do século XX. Substituição de trilhos. Detalhado relatório onde se expõe o estado geral da ferrovia. Fechamento de estações.

ESTADO GERAL DA FERROVIA NO PRIMEIRO QUARTEL DO SÉCULO XX

No primeiro quartel do século XX, as condições de tráfego da Estrada de Ferro de Sobral haviam sensivelmente piorado, devido à falta de substituição dos primitivos trilhos de ferro, no trecho entre Camocim e Sobral.

A substituição, entretanto, autorizada através do ofício nº 68, de 16 de junho de 1921, foi imediatamente iniciada, quando nela se empregaram trilhos usados, de aço, de 20 kg, retirados da Estrada de Ferro de Baturité; esses trilhos, cujo estado de conservação era bom, possibilitariam uma melhoria bastante acentuada na linha férrea.

Para atingir-se tal desiderato, ". . .foram transportados com destino ao porto de Camocim, em diversas remessas, 3.523 trilhos, 10.460 talas de junção, 9.524 parafusos e 56.900 grampos, bem como 13.000 dormentes" (44).

Como vemos, o trecho compreendido entre Camocim, ponto inicial da ferrovia, e Sobral, cuja inauguração ocorreu em 31 de dezembro de 1882, ainda estava com seus primitivos trilhos, após 40 anos de trabalhos constantes; os trilhos originais eram de ferro, com o peso de 20 kg por metro. Após 40 anos de uso, estavam muito gastos e deformados, não oferecendo qualquer segurança à circulação dos trens.

Com a constante circulação dos comboios, diariamente partiam-se aqueles trilhos, causando, por conseguinte, descarrilamentos e avarias no material rodante.

Também era bem grande a percentagem de dormentes a exigirem substituição, ascendendo a 40%; em alguns pontos da ferrovia havia mesmo falta absoluta de dormentes.

Era melhor o estado de conservação da linha a partir de Sobral, visto que de construção mais recente; existia, todavia, grande número de dormentes que careciam de imediata substituição.

As obras de arte especiais, tais como pontes e pontilhões, necessitavam uma pintura geral, substituição de algumas peças de pontes e nova rebitagem.

Sugeriu-se, para se regularizar o estado geral da linha, a sua divisão em dois trechos, os quais seriam entregues a engenheiros competentes, sob cuja responsabilidade estaria a conservação e manutenção da via férrea e seus edifícios.

Em relatório enviado à apreciação do Ministro da Viação e Obras Públicas, Dr.

---

(44) *Relatorio dos Trabalhos Executados Durante o Anno de 1921*, IFOCS, Publicação nº 66, Série L, Rio de Janeiro, 1924, p. 371.

Pires do Rio, propôs-se, em caráter urgentíssimo e para que se executasse dentro do prazo máximo de seis meses, um conjunto de medidas destinado a regularizar o estado geral da ferrovia. Tal conjunto compunha-se de cinco itens, a saber:

1° - Substituição imediata dos trilhos até o quilômetro 128,920;
2° - Substituição imediata dos dormentes apodrecidos até o quilômetro 373,493;
3° - Substituição de todos os aparelhos de mudança de linha até o quilômetro 128,920;
4° - Organização de duas residências entregues a engenheiros competentes; e
5° - Organização de 14 turmas suplementares, com nove homens e um feitor, para substituição de trilhos até o quilômetro 128,920 (45).

As despesas com os serviços foram orçadas, aproximadamente, em 2.433.120$000, isto no caso de serem empregados trilhos novos até o quilômetro referido, de 22,5 kg por metro corrente, bem como aparelhos de mudança de via novos, para que, desse modo, houvesse uniformidade no tipo de trilhos usados até o extremo da linha.

Esse orçamento, contudo, baixaria sensivelmente a 533.120$000, desde que fossem empregados os trilhos usados de 20 kg por metro corrente, os quais, conforme instrução dada pelo Inspetor Federal de Obras contra as Secas, estavam sendo retirados da Estrada de Ferro de Baturité.

Também não era bom o estado do material rodante da Estrada de Ferro de Sobral no primeiro quartel de nosso século.

Dispunha a ferrovia do seguinte material:

15 locomotivas;
06 carros de passageiros de 1ª classe;
05 carros de passageiros de 2ª classe;
02 carros de passageiros mistos;
01 carro especial;
03 vagões de bagagem e correio;
44 vagões fechados para mercadorias;
21 vagões abertos para mercadorias e lastro, e
21 vagões para animais (46).

Desse material, porém, e nas piores condições possíveis de conservação, encontravam-se em tráfego apenas 9 locomotivas; das 6 restantes, 4 estavam aguardando reparos e as outras 2 já estavam sendo consertadas.

Apenas 3 das 15 locomotivas se achavam em regular estado de conservação; as restantes, já muito desgastadas pelo uso constante, tinham suas fornalhas e caldeiras bastante estragadas.

Datavam as locomotivas de 1889, 1895, 1901 e 1908; eram, portanto, máquinas com muitos anos de serviço (algumas delas com 33 anos de contínuo trabalho), podendo, a qualquer momento, ocorrer a explosão da caldeira.

(45) *Ibidem*, p. 372.
(46) *Ibidem*, p. 373.

O relatório expôs desassombradamente o péssimo estado em que se encontrava a maquinaria daquela via férrea, cujo percurso era de 373.493 m.

Em alguns trechos foi incisivo: "Em qualquer estrada, tais locomotivas há muito que estariam condenadas e fora do serviço ativo, sendo um crime conservá-las em serviço, como atualmente se acham" (47).

Mesmo as 3 locomotivas cujo estado era regular, já necessitavam reparos, especialmente a substituição da tubulação das caldeiras que, devido à péssima qualidade das águas das caixas de abastecimento (contendo, geralmente, grande percentagem de cloreto de sódio, sulfuretos, sulfatos e carbonatos de cal), deterioravam-se em curto prazo de serviço.

Dos 13 carros de passageiros, apenas 6 se encontravam trafegando; os demais, ou estavam em reparos ou aguardando serem reparados.

As oficinas careciam, por sua vez, do material necessário; na seção de reparação de carros, tudo era feito manualmente.

Apenas 39 dos 44 vagões fechados achavam-se em serviço, ao passo que a situação com os vagões abertos não era melhor; dos 21 existentes, somente 15 trafegavam, em lastimável estado e com os estrados completamente apodrecidos, e os 6 restantes sem a melhor possibilidade de serem novamente aproveitados.

Extremamente deplorável era também a situação em que se encontravam as oficinas; montadas em 1882, após 40 anos de existência ainda estavam aparelhadas com poucas e pequenas máquinas, já completamente obsoletas e incapazes de satisfazerem às reais necessidades da ferrovia, cujo percurso triplicara ao longo dos anos.

Necessária e urgente tornava-se a aquisição de novos equipamentos para as oficinas.

O edifício das oficinas dispunha de pouco espaço, carecendo ser aumentado, muito especialmente na seção de reparação de locomotivas, na qual havia somente duas valas para consertos.

Havia, igualmente, necessidade de ampliar-se o número dos operários em todas as seções; para que se tenha uma idéia, na seção de fundição havia somente um fundidor com três ajudantes.

Era impossível ao Diretor da Estrada de Ferro de Sobral, único chefe para todas as seções da ferrovia, atender igualmente às exigências diárias que a direção das oficinas demandavam.

Era este, portanto, o triste e deplorável estado em que se encontrava a Estrada de Ferro de Sobral por volta do primeiro quartel do século XX: a linha férrea carecia ser substituída; o material rodante, por sua vez, necessitava de reparos e substituições, ao passo que as oficinas exigiam ampliação e aquisição de novos materiais.

Em 1931 foram fechadas as estações de *Engenheiro Privat* (distante 14.682 m de Camocim e a 10,0 m de altitude), *Boa Esperança*, *Charito* e *Poti*.

(47) *Ibidem*, p. 373.

CAPÍTULO XI

O MELANCÓLICO FIM DA ESTRADA DE FERRO DE SOBRAL E AS CONSEQÜÊNCIAS SÓCIO-ECONÔMICAS SURGIDAS PELA DESATIVAÇÃO DO RAMAL FERROVIÁRIO

Tenciona-se assestar o golpe mortal sobre ramais ferroviários deficitários. Considerações do autor a respeito do sistema ferroviário nacional em relação ao estrangeiro. Leis visando o desmonte do sistema ferroviário. Rememora o autor a última viagem que fez pela Estrada de Ferro de Sobral. Desfere-se o primeiro golpe fatal contra o ramal Sobral-Camocim: extingue-se o transporte de passageiros. Não se consideram as necessidades de imensa população servida pelo ramal. O golpe de misericórdia: a paralisação total do ramal ferroviário. Graves problemas causados à economia da zona norte do estado pela desativação do ramal. Considerações do autor contra a extinção do ramal. O melancólico apito do último trem. Situação caótica após a desativação do ramal.

O MELANCÓLICO FIM DA ESTRADA DE FERRO DE SOBRAL E AS CONSEQÜÊNCIAS SÓCIO-ECONÔMICAS SURGIDAS PELA DESATIVAÇÃO DO RAMAL FERROVIÁRIO

Por volta de 1950, quando se intentou a abrupta desativação das oficinas em Camocim, já era grande o desconforto nos vagões que trafegavam no ramal; seus bancos, muitas vezes, foram substituídos por meras tábuas.

Na década de cinqüenta entraram em vigor algumas leis destinadas a assestarem o golpe mortal sobre ramais ferroviários reconhecidamente deficitários.

É que o Brasil, país de dimensões continentais, agia diferentemente das nações ricas e desenvolvidas do globo, cujo sistema ferroviário supera quaisquer outros meios de transporte. . .

Países como os Estados Unidos, a Alemanha, França, Inglaterra, Japão e Canadá, nações altamente prósperas, são possuidoras de um perfeito e eficiente sistema ferroviário, o qual, como é notoriamente sabido, representa o mais barato meio de transporte para a população.

O Brasil que, como dissemos, país de dimensões continentais, dotado de gigantesco litoral, deveria ter dado primazia à cabotagem e à constituição de uma excelente rede ferroviária, a qual deveria ter estendido seus tentáculos pelas vastidões do interior brasileiro, investiu, ao contrário, no sistema rodoviário, que é dispendioso e adequado a nações territorialmente pequenas.

Subverteu-se assim, em nosso país, a ordem lógica das coisas. . .

Se nosso país tivesse procurado dotar a cabotagem e o sistema ferroviário de equipamentos modernos e eficientes; caso houvesse beneficiado esses meios de transporte com um sistema dinâmico, eficaz e confiável de recebimento e entrega de mercadorias a domicílio; tivesse popularizado o acesso a esses meios de transportação através de intensa propaganda; e, finalmente, se houvera dotado seus portos e estações ferroviárias de eficaz e moderno sistema de armazenagem, então não veríamos o triste fracasso do sistema de cabotagem, nem assistiríamos ao desmonte inglório e deplorável das ferrovias.

As leis visando o desmonte do sistema ferroviário foram as seguintes: a Lei nº 2.698, datada de 27 de dezembro de 1955, que regulava a aplicação da receita proveniente da diferença de preços entre os combustíveis e lubrificantes líquidos derivados do petróleo produzido no Brasil e importados, criou um Fundo Especial para

a construção, revestimento ou pavimentação de rodovias destinadas a substituir ramais ferroviários reconhecidamente deficitários; a Lei nº 2.975, de 27 de novembro de 1956, que alterou a legislação do imposto único sobre lubrificantes e combustíveis líquidos e gasosos, estabeleceu que, até o ano de 1971, o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem determinaria, obrigatoriamente, dez por cento da cota do Fundo Rodoviário Nacional, que constituía sua receita, à construção, ao revestimento ou à pavimentação das estradas que substituiriam os trechos de ferrovias federais reconhecidamente antieconômicos; e, por fim, a Lei nº 4.452, de 5 de novembro de 1964, a qual alterou novamente a legislação relativa ao imposto único sobre lubrificantes e combustíveis líquidos e gasosos, prescrevendo que o *DNER* destinaria obrigatoriamente, até o exercício de 1971, 11 por cento do Fundo Rodoviário Nacional, que constituía sua receita, ao revestimento primário ou à pavimentação quando necessário ao melhoramento e à construção de estradas de rodagem destinadas à substituição de ferrovias ou trechos ferroviários federais reconhecidamente antieconômicos.

A suspensão das operações nos ramais antieconômicos ficaria, pois, subordinada à existência ou construção de outra via de transporte, em condições de atender satisfatoriamente às necessidades do tráfego.

Era só questão de tempo a erradicação de muitos ramais ferroviários, porquanto seu final já fora predeterminado.

Neste passo quer o autor dar o seu testemunho pessoal, lembrando brevemente a última viagem que fez pela Estrada de Ferro de Sobral.

Em fins de 1976, quando já se falava insistentemente na imprensa sobre a provável extinção do ramal Sobral-Camocim, empreendeu o autor, em companhia de seu querido irmão Manoel Vitorino, uma viagem de trem de Sobral a Granja: éramos, então, bastante jovens e estávamos de férias na Universidade. Após havermos desembarcado em Sobral, provenientes de Fortaleza, dirigimo-nos à estação ferroviária, tomando o trem com destino a Granja, o qual já partiu com bastante atraso.

Estava-se em pleno verão, quando o sol, com seu brilho e calor, embeleza os campos e infunde doce alegria em nossas almas.

Das janelas do trem via-se a magnífica paisagem das vastas planícies de carnaubais, cujas palmas ondulavam suavemente à doce brisa de verão. E tudo aquilo nos parecia um belo quadro jamais visto, porquanto desde crianças nunca mais empreendêramos tal jornada; nunca esquecerá o autor o belíssimo pôr do sol que assistiu, quando o astro, completamente rubro qual imensa bola de fogo, vagarosamente mergulhou no horizonte longínquo.

Fragmentos de poema cuidadosamente guardados pelo autor...

Finalmente, o primeiro golpe fatal para o ramal Sobral-Camocim adveio em 15 de março de 1977, data em que a diretoria da RFFSA (Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima), cuja presidência era exercida pelo coronel Stanley Fortes Baptista, determinou a paralisação dos trens que faziam o transporte de passageiros.

Ressaltemos aqui que desde muito tempo era o ramal servido por trens mistos, os quais transportavam passageiros e cargas ao mesmo tempo, durante toda a semana,

com exceção das segundas-feiras.

Foi um golpe extremamente maquiavélico, pois que, com a extinção das composições destinadas ao transporte de passageiros, diminuiu conseqüentemente o fluxo de trens cargueiros, os quais passaram a fazer o percurso somente uma vez por semana, às segundas-feiras.

Deixou-se assim intempestivamente desatendida uma população global de aproximadamente 500.000 habitantes, compreendida pelos municípios de Camocim, Granja, Martinópole, Uruoca, Senador Sá, Massapê e Sobral, além dos municípios vizinhos.

Segundo estatísticas da própria RFFSA, transportaram as composições de natureza mista, no último ano de atividade, 76.500 pessoas, isso, em vagões superlotados, além da carga, em viagens diárias de ida e volta.

Em um domingo, 13 de março de 1977, percorreu o último trem misto, cujo prefixo era MAC-1/2 nº 616, o trecho compreendido entre Sobral e Camocim, trajeto da antiga Estrada de Ferro de Sobral.

Extinto o transporte de passageiros, reduziu-se, como era lógico, o movimento dos trens cargueiros; entretanto, a supressão do trem de passageiros nada mais representava senão um passo para o encerramento total das atividades, logo mais.

O golpe de misericórdia foi desfechado através de *telex* às últimas horas da tarde de 29 de agosto de 1977, quando o Ministério dos Transportes autorizou a Superintendência Regional da Rede Ferroviária Federal, no Ceará, a empreender definitivamente a paralisação total do ramal Sobral-Camocim, a partir do dia 1 de setembro.

Findavam, desse modo, as esperanças da população do extremo-norte do Estado, a qual anelava a conservação do ramal Sobral-Camocim.

A extinção do ramal agravou terrivelmente a situação das populações estabelecidas ao longo de seu trajeto, visto que, à época, não havia qualquer rodovia capaz de atender satisfatoriamente às necessidades dessa mesma população, nem realizar o escoamento da produção de importante área do nosso Estado.

Os estudos sobre a inviabilidade econômica do ramal Sobral-Camocim foram realizados pelo *Grupo de Estudos Sobre Ramais Ferroviários Antieconômicos, (GERFRA)*, e as conclusões constam do processo MT 14997/77, de 7 de julho de 1977; tais estudos motivaram a determinação, pelo Ministro dos Transportes, de desativação, publicada no Diário Oficial da União de 18 de julho de 1977, à página 9.097.

Antes, porém, da efetivação da medida, publicou-se um edital chamando possíveis interessados na exploração do ramal ferroviário.

Então, através da Resolução 107/77, de 18 de agosto, mandou a presidência da Rede Ferroviária Federal que se suspendessem todas as atividades a partir de zero hora do dia 1 de setembro de 1977.

A desativação do ramal Sobral-Camocim causou infinitos problemas não somente às populações por ele servidas, como também ao comércio e arrecadação dos municípios.

Citemos o exemplo de Camocim, cuja arrecadação municipal, após a desativação

do ramal, caiu terrivelmente.

A cidade, que mantinha acentuado intercâmbio com Belém e Manaus, no que se refere à compra de madeira, chegando esta com mais facilidade pelo seu porto, dispunha de frete sensivelmente mais barato, distribuindo a madeira por via férrea.

A partir da desativação do ramal, caiu em vinte por cento o movimento salineiro de Camocim; antes da desativação, transportava-se o sal em vagões para todo o Estado, principalmente para Sobral, Fortaleza, Ipu, Santa Quitéria, Crateús e Nova Russas.

Os fretes rodoviários, cinqüenta por cento mais caros, determinaram o fechamento de várias firmas de moagem de sal, como *Sal Albamar* e *B. Morais*, ambas em Sobral.

Do mesmo modo aconteceu com o cimento produzido em Sobral, o qual chegava a Camocim por preços mais baratos, através da ferrovia.

Algumas firmas de Camocim, oneradas pelo alto custo do frete rodoviário, o qual encarecia sensivelmente o preço final das mercadorias, encerraram suas compras de cimento em Sobral e açúcar do Recife, João Pessoa e Maceió.

Os fretes rodoviários influíram, de maneira negativa, no transporte das principais fontes de renda da zona norte do Estado, a saber, sal, castanha, farinha de mandioca e cera de carnaúba.

O setor pesqueiro, importante fonte de riqueza para o município de Camocim, também foi terrivelmente abalado pela cruel extinção do ramal.

Para que tenhamos uma clara noção acerca da viabilidade econômica do ramal Sobral-Camocim, basta atentarmos ao fato de que, à época de sua extinção, era aquela cidade costeira o maior produtor de lagosta do Ceará, detendo sessenta por cento da produção total; havia três grandes unidades frigoríficas; existiam em Camocim 13 indústrias pesqueiras, das quais mencionaremos as seguintes: *Cepesca, Delmar, Ipecea, Janasa, Peimpex, Socipesca, Imbel, Fortaleza Pesca* e *Capesca*.

A frota pesqueira compunha-se de 48 barcos de pesca, afora outras embarcações menores.

Não havia, entretanto, vagões-frigoríficos servindo àquele promissor ramal.

Em conseqüência de não existirem vagões suficientes, grande quantidade de sal era transportada por via rodoviária.

Pesquisas realizadas pela *SUDEC* na zona norte do Estado evidenciaram, de modo claro e exuberante, a florescente potencialidade econômica de toda aquela área.

60.000 sacas de arroz do Maranhão foram transportadas por aquela ferrovia para os municípios da região norte, de março até fins de agosto, quando o ramal foi extinto.

Era Camocim, à época, um dos maiores polos pesqueiros do Nordeste brasileiro, detentor de oitenta por cento da produção artesanal e industrial do Ceará.

Somente a indústria pesqueira de Camocim recebia mensalmente 500 mil litros de combustível, os quais eram transportados por via rodoviária, isso, sem contar outras firmas, como *José Maria Neves & Cia.*, com 250 mil litros.

Granja, por sua vez, recebia 90 mil litros.

Além disso havia as outras estações do ramal, constituindo-se a soma de todas elas em uma segura fonte de arrecadação, não somente no que se referia ao transporte

de combustível, mas ainda de gêneros alimentícios, como arroz, feijão e açúcar, para citar somente alguns.

E havia mais o pescado, o sal, o algodão, a mamona, a fibra de tucum, a farinha de mandioca, a cera de carnaúba.

E também. . .

Basta!

Não enumeremos mais.

Procuremos conter, de maneira sóbria, o assomo da justa revolta que nos invade contra a profícua e absurda extinção do ramal ferroviário de Camocim a Sobral, a antiga Estrada de Ferro de Sobral, e isso quase às vésperas de seu centenário.

É que o autor deste modesto trabalho, incluindo-se no número das pessoas dotadas de bom senso, pensa que um país pobre e miserável como nós somos, não se pode dar ao luxo de desmontar aquilo que com trabalho e dispêndio enormes foi feito.

Sabemos serem a cabotagem e a ferrovia os mais baratos meios de transporte para a população e mercadorias; por que, então, fecham-se os portos marítimos e arrancam-se - este é o termo exato - os ramais ferroviários?

Posto que não apresentassem grandes lucros, ainda que algumas vezes deficitários, dever-se-ia mantê-los, em sensata atitude, aguardando que conjunturas posteriores corrigissem as distorções.

Ao invés do insensato desmonte, e o futuro demonstrará a veracidade desta asserção, o mais lógico teria sido, após os necessários estudos, efetuar a ligação ferroviária entre Camocim e Parnaíba.

Retornemos, porém, à nossa narrativa.

Como dissemos anteriormente, ordenou a presidência da Rede Ferroviária Federal que, a partir de zero hora do dia 1 de setembro de 1977, fossem definitivamente suspensas todas as atividades no ramal Sobral-Camocim.

Relembremos aqui que, desde o dia 15 de março de 1977, quando foi extinto o tráfego de composições mistas (passageiros e cargas), havia diminuído enormemente o movimento do ramal, o qual passou a ser servido por um único trem cargueiro, uma vez por semana, às segundas-feiras; esse tem de carga semanal transportava os mais variados produtos.

O último trem que trafegou no ramal partiu, de Camocim para Sobral, às 4,00 horas da madrugada do dia 24 de agosto de 1977; a locomotiva, nº 611, tinha por maquinista o Sr. Raimundo Nonato de Castro, alcunhado *Bolô*, o qual era auxiliado pelo Sr. Aragão (auxiliar de maquinista), filho do Sr. José Tito Aragão.

O acervo da estação de Camocim foi levado para Sobral, já por via rodoviária, em 9 de setembro de 1977, pelo agente titular de Sobral, Sr. José Rodrigues de Farias.

Era agente da estação de Camocim, à época de seu fechamento, o Sr. Antônio Carlos Feitosa, coadjuvado por um guarda, Sr. Antônio Galdino Alves.

A desativação do ramal, que gerou o caos e transtorno para a economia da zona norte do Estado, cuja população viu-se assim intempestivamente desprovida de um eficaz e barato meio de transporte, encontrou, porém, vários opositores, e isso não somente na classe política.

CAPÍTULO XII

TENTATIVAS DE REATIVAÇÃO DO RAMAL

Dramáticos apelos das lideranças municipais. Apatia da bancada cearense no Congresso Nacional. Políticos inescrupulosos empunham, como bandeira, a possibilidade da reativação do ramal, com o intuito de se elegerem. Providências tomadas pela ***Associação Comercial do Ceará*** *por ocasião da extinção dos trens mistos. O* ***Lions Clube de Camocim*** *também se manifesta. Levantamento do patrimônio e venda do acervo ferroviário. Tentativas de reativação do ramal. A RFFSA encarrega uma comissão de engenheiros para fazer um levantamento geral da situação. Relatório da comissão técnica, sob a coordenação do Dr. Edilson Rocha Porfírio. O Ministério dos Transportes não se pronuncia sobre o assunto.*

TENTATIVAS DE REATIVAÇÃO DO RAMAL

Lideranças empresariais e sindicais, juntamente com os prefeitos dos municípios situados ao longo do percurso do ramal, deram início, desde o encerramento das atividades dos trens mistos, a uma série de apelos dramáticos às autoridades estaduais e federais, com o fito de que fosse impedida a desativação da via férrea, de enorme importância para o desenvolvimento sócio-econômico da região norte.

Com o intuito de que fosse revogada a cruel medida que extinguira as composições mistas, medida que era bem um exemplo da álgida insensibilidade dos técnicos de gabinete perante os problemas humanos, abandonando imensa população estabelecida não somente nas cidades do trajeto, como também em sítios, fazendas e pequenos núcleos habitacionais, reuniram-se todas as classes representativas do Estado do Ceará, desde as prefeituras, a bancada cearense no Congresso, as classes empresariais, classes produtoras, associações comerciais, em batalha junto ao Ministério dos Transportes.

Não, porém, com a intensidade devida.

Menos de 2 anos após o encerramento definitivo das atividades do ramal, mais precisamente no dia 27 de junho de 1979, quando o presidente da RFFSA, Stanley Fortes Baptista, prestou esclarecimentos no Congresso Nacional sobre todos os assuntos de sua competência, não fizeram os representantes do povo cearense qualquer indagação sobre o caso do ramal Sobral-Camocim; não houve a menor inquisição ou reivindicação a respeito.

Extinto completamente o ramal ferroviário a partir de 1 de setembro de 1977, a possibilidade de sua reativação foi freqüentemente utilizada como bandeira empunhada por políticos inescrupulosos, os quais, à cata de votos, acenavam às populações da zona norte com promessas mirabolantes, iludindo a boa fé do povo, em deprimentes espetáculos representados infalivelmente às vésperas de eleições.

Dez anos após a extinção do ramal ainda ouvia-se nos palanques as promessas de oportunistas desejosos de se elegerem, quando, então, assumiam perante a multidão compromissos cujo destino era o perjúrio.

Fementidas promessas de reativação do ramal ferroviário Sobral-Camocim e dragagem do porto de Camocim. . .

Rematemos, porém, estas tristes linhas.

Busquemos narrar friamente os acontecimentos, com a isenção de ânimo que é a característica do historiador honesto.

Quando se extinguiram os trens mistos, a *Associação Comercial do Ceará*, por intermédio dos empresários a ela ligados, chegou à conclusão que a condição deficitária

do ramal devia-se, antes de tudo, a defeitos de natureza organizacional da administração do sistema ferroviário naquela área.

Os diretores dessa entidade, sob a direção do técnico Paulo Roberto Coelho Pinto, elaboraram memorial entregue ao Ministro dos Transportes, Dirceu Nogueira, quando de uma visita feita ao Ceará pela autoridade ministerial, em 29 de março de 1977; cópias foram enviadas ao presidente da RFFSA, ao senador Virgílio Távora e a várias outras autoridades, reivindicando-se no citado memorial o retorno ao tráfego dos trens de passageiros entre Camocim e Sobral.

O próprio *Lions Clube de Camocim*, quando, através de seu presidente, Dr. Xerez, divulgou nota à imprensa posicionando-se contra a supressão do transporte de passageiros no ramal Sobral-Camocim, pressentiu que a paralisação dos trens mistos traria necessariamente a extinção completa do ramal.

A manifestação empreendida pelo *Lions Clube de Camocim* demonstra exuberantemente que o problema da extinção do ramal ultrapassou, pela sua magnitude, o mero âmbito das classes política e industrial.

Todavia, a luta pela reativação dos trens mistos foi em vão, do mesmo modo que em vão também seria a luta contra a desativação total do trecho Sobral-Camocim.

Extinto o ramal, a venda de seu acervo foi também autorizada pelo Ministério dos Transportes; fez-se, inicialmente, um levantamento de todo o patrimônio.

As estações do percurso, a própria estrada de ferro e toda a faixa das margens foram conservadas por algum tempo, pois que, segundo a RFFSA, o ramal fora apenas desativado, e não erradicado.

O levantamento feito sobre o acervo foi enviado à Diretoria Regional da RFFSA, no Recife, poucos dias após a desativação do ramal, quando todas as estações já se encontravam fechadas e os funcionários transferidos para outros locais.

Entretanto, algumas tentativas de reativação foram empreendidas; uma delas, em 1979, quando uma Comissão de Deputados nomeada pela Assembléia Legislativa viajou a Brasília, para tratar junto ao Ministério dos Transportes, à época sob a direção do Dr. Eliseu Resende, sobre a possibilidade de reativação do ramal.

A Comissão de Deputados, levada à presença do Ministro dos Transportes pelo então Governador Virgílio Távora, entregou ao Dr. Resende memorial no qual reivindicava-se a reativação do ramal ferroviário extinto.

Destaquemos aqui alguns trechos desse memorial:

> *A desativação dessa via, ocorrida em 1977, jamais foi entendida por toda essa população prejudicada, visto como são facilmente perceptíveis os graves prejuízos decorrentes dessa providência tanto para a economia regional, quanto para a própria União Federal.*
>
> *No concernente à população, demonstram as estatísticas da própria RFFSA que, no último ano de atividade as composições de natureza mista transportaram 76.500 pessoas, em vagões superlotados, além da carga, em viagens diárias de ida e volta, realidade que afasta a infundada alegativa a respeito de regime deficitário.*

> *Com a paralisação da ferrovia, o comércio pesqueiro e salineiro da região praiana que tem Camocim por centro dessas atividades quase entrou em colapso, além dos naturais transtornos e dificuldades diversas que atingiram o comércio e a indústria de modo geral, em toda essa região centralizada pelos oito municípios prejudicados.*
>
> *Com referência aos danos causados à União, os mesmos ainda não são tão graves, em razão de haverem decorrido apenas dois anos da paralisação. Entretanto, os prédios e imóveis, as estações de passageiros, os armazéns, instalações diversas, oficinas e o leito da estrada, as pontes e obras de arte, relegados ao abandono, tendem a se deteriorar irremediavelmente.*
>
> *Se o Governo Federal resolver tomar as necessárias providências para a reativação desse ramal, terá apenas que mandar fazer a substituição de alguns dormentes em certos trechos do leito da ferrovia, o que é normal ocorrer até mesmo com as estradas em pleno funcionamento (48).*

Tomando vulto o movimento reivindicativo, enviou a RFFSA uma comissão de engenheiros a Camocim, com a missão de verificar as necessidades do ramal Sobral-Camocim, fazendo um levantamento geral da situação.

O relatório da comissão técnica, cuja coordenação era exercida pelo Dr. Edilson Rocha Porfírio, assessor da Superintendência, foi concluído em fins de maio de 1979.

O documento orçava em 100 milhões de cruzeiros a quantia necessária para que o ramal voltasse a funcionar.

Segundo o Dr. José Rego, Superintendente-Adjunto de engenharia da RFFSA no Ceará, as dificuldades maiores para a reativação eram as seguintes: a invasão, pelo mato, do leito estradal, com desmoronamento de cortes e erosão de aterros; recuperação de algumas pontes; recuperação de toda a superestrutura da via permanente, com a aplicação de dormentes e substituição de vários trilhos, principalmente o trecho Granja-Camocim, em face da maresia; recomposição da linha telegráfica; e, finalmente, reforma total nas estações, casas de agentes e armazéns.

O relatório, enviado ao Ministro dos Transportes, dividia-se, basicamente, em três etapas: a primeira delas verificava o custo total para a reativação do ramal, sendo isso orçado em 100 milhões de cruzeiros, como mencionamos acima; a segunda etapa constituía-se de um levantamento sócio-econômico da importância do ramal, tendo em vista a capacidade produtiva local e, conseqüentemente, cargas possíveis para o escoamento ferroviário; e, por fim, um orçamento dos gastos internos em termos de custos operacionais e de manutenção de linha férrea, gastos com pessoal, consumo e diversas outras coisas.

Em meados de 1980, mais de um ano decorrido do envio do relatório ao Ministro dos Transportes, ainda se fazia esperar um pronunciamento qualquer daquela autoridade a respeito dos estudos efetuados. . .

---

(48) *Apud O Povo*, Fortaleza, 16 de maio de 1979.

EPÍLOGO

Busquemos resumir.

A Estrada de Ferro de Sobral, construída durante o reinado de Sua Majestade Imperial o Senhor D. Pedro II com o fim precípuo de salvar a vida de milhares de indigentes flagelados por terrível seca, quando, então, não se mediram despesas para sua construção, arrostando-se, além do mais, sacrifícios e obstáculos inauditos, foi, em 1977, cruelmente extinta pelo Governo Federal, sob a simples alegação de que era deficitária.

Não se levaram em conta os interesses de meio milhão de habitantes da zona norte do Ceará, os quais ainda utilizavam a ferrovia, um século após sua construção.

O Poder Público, não tomando em qualquer consideração o importantíssimo aspecto social desempenhado pela via férrea, a qual oferecia um meio de transporte bem mais barato para as populações pobres, demonstrou exuberantemente o triste e completo despreparo das classe governantes.

O Estado, cujo objetivo deve ser,acima de tudo, a concretização do bem-estar e felicidade de seus cidadãos, foi incapaz de visualizar o problema de forma humanitária, não vendo, na questão, senão o ângulo financeiro.

A grande via de penetração da zona norte do Ceará, autêntica espinha dorsal que se estendia ao longo de várias regiões fisiográficas, realizadora da ligação extremamente vantajosa do porto marítimo de Camocim às vastidões do sertão cearense - ligação cujas vantagens espíritos superiores como Dixon Lowden desde sempre descortinaram - foi criminosamente desativada às vésperas de seu centenário.

Apesar de entrelaçar a mais importante cidade do norte do Ceará, Sobral, ao porto marítimo de Camocim - o qual, desobstruída sua barra e desassoreado seu leito, está fadado pelo Destino a desempenhar papel importantíssimo e de extrema relevância na economia do Ceará; apesar de ter servido como notável fator de desenvolvimento a uma região que, se não rica, pelo menos plena de potencialidades em um futuro não distante; embora tenha cumprido importantíssima e inestimável função social, ao oferecer transporte barato às populações ao longo de seu traçado; conquanto tenha aproximado o longínquo, encurtando as distâncias em um região notoriamente falta de eficazes meios de transporte, - foi o ramal ferroviário Sobral-Camocim, a antiga Estrada de Ferro de Sobral, criminosamente desativado às vésperas de seu centenário.

Um decênio após sua inglória extinção, já estavam seus trilhos e dormentes completamente arrancados, como se temessem as autoridades ouvir, no *Silêncio Universal*, o lancinante apelo por eles emitido; como se temessem as autoridades a

silenciosa denúncia às gerações vindouras, feita por velhos trilhos e dormentes, do inominável crime ali perpetrado.

Estrada de Ferro de Sobral, memória quase perdida. . .

BIBLIOGRAFIA

I. FONTES PRIMÁRIAS

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO CEARÁ

Inventário do Dr. José Privat, (inventários de Camocim), pacote 17, processo 20, 1882.

Livro de Minutas da Presidência da Província do Ceará para Diversos, (códice), 1882.

Maço de Documentos da Câmara Municipal de Granja, maço nº 49, anos de 1879, 1880 e 1887.

Relatório com que o Exmo. Snr. Dr. José Júlio de Albuquerque Barros passou a Administração da Província do Ceará ao Exmo. Snr. André Augusto de Pádua Fleury, (códice), 1880.

ARQUIVO DO ARCEBISPADO DE FORTALEZA

Livro de Registro de Officios a diversos, (códice), 1870.

Livro de Registro das Provisões de Exhumação, Erecção de Capellas, Cemiterios, Oratorios Privados, Proceder á Benção, Missa em Casa Particular, (códice), 1875.

II. FONTES SECUNDÁRIAS

LIVROS

ALENCAR, Alvaro Gurgel de: *Diccionario Geographico, Historico e Descriptivo do Estado do Ceará*, 2ª edição, Fortaleza, Typographia Minerva, 1939.

_____: *Almanach Administrativo, Estatistico, Mercantil e Industrial do Estado do Ceará para 1896*, confeccionado por João Camara, Anno II, Fortaleza, Typ. d'*A Republica*, 1896.

_____: *Almanach Administrativo, Estatistico, Mercantil, Industrial e Litterario do Estado do Ceará para o Anno de 1903*, confeccionado por João Camara, Anno 9º, Fortaleza, Typ. Economica, 1902.

BEZERRA, Antônio: *Notas de Viagem*, Fortaleza, Imprensa Universitária do Ceará, 1965.

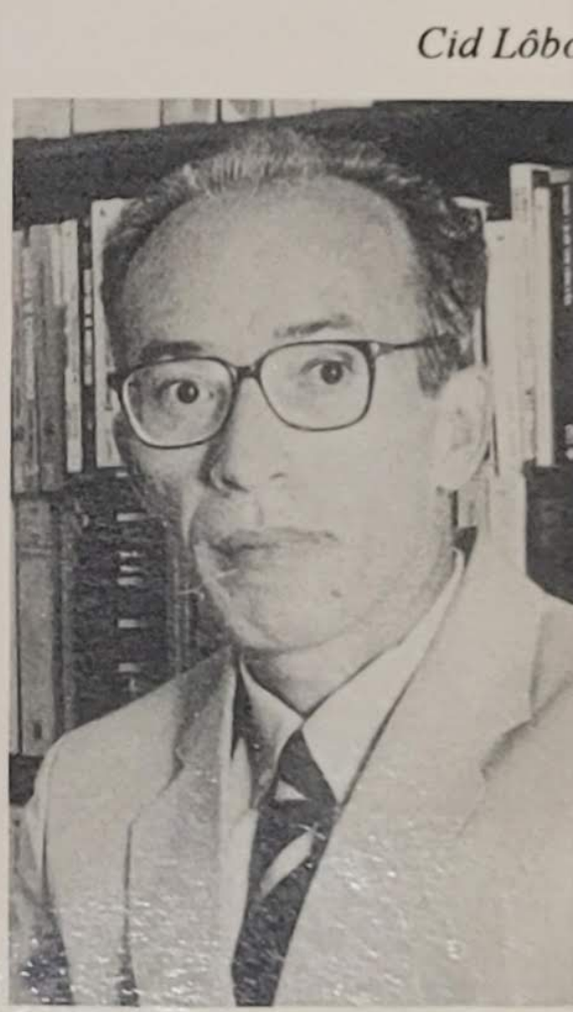
BRASIL, Thomaz Pompêo de Sousa: *O Ceará no Começo do Seculo XX*, Fortaleza, Typo-Lithographia a vapor, 1909.
BRASIL, Thomaz Pompêo de Sousa: *O Ceará no Centenario da Independencia do Brasil*, Fortaleza, Typ. Minerva, volume II, 1926.
_____: *100 Anos da RVC. 1870-1970. Noticias. Edição Centenária*, Fortaleza, (s/e), 1970.
_____: *Enciclopédia dos Municipios Brasileiros*, XVI volume, planejada e orientada por Jurandyr Pires Ferreira, Rio de Janeiro, Oficinas do Serviço Gráfico do IBGE, 1959.
MARTINS, Padre Vicente: "Noticia Historico-Chorographica da Comarca de Granja", *in Revista do Instituto do Ceará*, Fortaleza, tomo XXVI, 1912.
PICANÇO, Francisco: *Viação Ferrea do Brazil*, Descripção Technica e Estatistica de Todas as Nossas Estradas de Ferro, Rio de Janeiro, Typ. e lith. de Machado & C., 1884.
_____: *Relatorio dos Trabalhos Executados Durante o Anno de 1921*, apresentado ao Sr. Dr. J. Pires do Rio, Ministro da Viação e Obras Publicas, IFOCS, Publicação nº 66, Série L, Rio de Janeiro, 1924.
STUDART, Dr. Guilherme (Barão de Studart): *Datas e Factos para a Historia do Ceará*. Ceará-Provincia, 2º volume, Fortaleza, Typographia Studart, 1896.
STUDART, Dr. Guilherme (Barão de Studart): *Diccionario Bio-Bibliographico Cearense*, vol. I, Fortaleza, Typo-Lithographia a Vapor, 1910; vol. II, Fortaleza, Typo-Lithographia a Vapor, 1913; vol. III, Fortaleza, Typ. Minerva, 1915.

JORNAIS E PERIÓDICOS

Almanach Administrativo, Estatistico, Mercantil e Industrial do Estado do Ceará, confeccionado por João Camara, Fortaleza, 1896 e 1902.
Diário do Nordeste, Fortaleza, 17 de abril de 1986.
Gazeta do Norte, Fortaleza, 18 de julho de 1880; 13 de agosto de 1880; 20 de agosto de 1880; 27 de agosto de 1880; 7 de setembro de 1880; 22 de setembro de 1880; 4 de novembro de 1880; 23 de abril de 1882; 25 de abril de 1882; 11 de maio de 1882; 25 de maio de 1882; 12 de agosto de 1889; 6 de novembro de 1889.
O Povo, Fortaleza, 24 de janeiro de 1950; 25 de janeiro de 1950; 26 de janeiro de 1950; 27 de janeiro de 1950; 30 de janeiro de 1950; 31 de janeiro de 1950; 10 de março de 1977; 16 de março de 1977; 20 de março de 1977; 6 de abril de 1977; 13 de maio de 1977; 30 de agosto de 1977; 31 de agosto de 1977; 23 de setembro de 1977; 24 de setembro de 1977; 16 de abril de 1979; 16 de maio de 1979; 24 de maio de 1979; 26 de maio de 1979; 1º de junho de 1979; 4 de junho de 1979; 5 de julho de 1979; 8 de setembro de 1979; 4 de janeiro de 1980; 23 de julho de 1980; 10 de dezembro de 1980; 11 de abril de 1981; 14 de abril de 1981; 30 de janeiro de 1982; 17 de outubro de 1983; 12 de fevereiro de 1984; 10 de julho de 1984; 30 de janeiro de 1985; 9 de setembro de 1985; 18 de outubro de 1986; 21 de fevereiro de 1987; 22 de fevereiro de 1987.
Pedro II, Fortaleza, 9 de julho de 1878; 21 de julho de 1878; 24 de julho de 1878; 28 de julho de 1878; 10 de novembro de 1878; 27 de novembro de 1878.
Revista do Instituto do Ceará (Histórico, Geográfico e Antropológico), Fortaleza, 1912.
Tribuna do Ceará, Fortaleza, 16 de janeiro de 1979; 24 de janeiro de 1983.

presenciado "in loco" o
benefícios puxados pela
locomotivas, e, constatand
hoje a granda falta que faz
soar do apito do trem por entr
a caatinga, ao chegar à últim
fase desse percurso de u
século, eis o meu testemunho
"Um grande crime".

Cid Lôb



André Luís Frota de Oliveir
nasceu em Fortaleza, em janeiro d
1952. É professor e tradutor d
alemão. Dedica-se também
pesquisas históricas sobre o passad
de Granja, terra natal de sua famíli
e onde seus antepassados s
estabeleceram há mais de doi
séculos.